Պրոլետարներ բոլոր երկրների, միացե՛ք

Հ Կ (բ) Կ ԿԵՆՏԿՈՄԻ
ՊՐՈՊԱԳԱՆԴԱՅԻ ՅԵՎ
ԱԳԻՏԱՑԻԱՅԻ ԲԱԺԻՆ

ԱԳԻՏԱՏՈՐԻ ԲԼՈԿՆՈՏ

№ 15 (93)

«ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆ»
ՅԵՐԵՎԱՆ—1940

Պրոլետարներ բոլոր յերկրների, միացե՛ք

Հ Կ (Բ) Կ ԿԵՆՏԿՈՄԻ
ՊՐՈՊԱԳԱՆԴԱՅԻ ՑԵՎ
ԱԳԻՏԱՑԻԱՅԻ ԲԱԺԻՆ

ԱԳԻՏԱՏՈՐԻ ԲԼՈԿՆՈՏ

№ 15 (93)

«ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆ»
ՅԵՐԵՎԱՆ—1940

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ԲՈԼՇԵՎԻԿՅԱՆ ԱԳԻՏԱՑԻԱՆ ՑԵՎ ԲԵՐՔԱՀԱՎԱՔԸ

Խորհրդային Հայաստանի կոլխոզները քաղում են ստեղծարար ազնիվ աշխատանքի պտուղները: Հազարավոր կոլխոզնիկներ և կոլխոզուհիներ համերաշխ ու կազմակերպված հնձում են հացահատիկային կուլտուրաների առատ բերքը: Հասկավոր կուլտուրաների բերքն այս տարի ամենուրեք հիանալի յէ: Կոլխոզների գերակշռող մեծամասնությունը դասված է բերքատվության 7-րդ, այսինքն՝ ամենաբարձր կարգը: Այդ նշանակում է, որ կոլխոզների մեծամասնությունը հացահատիկային կուլտուրաների բերք կստանա հեկտարից ավելի քան 15 ցենտներ:

Այն 240 կոլխոզներից, որտեղ արդեն որոշված են բերքատվության կատեգորիաները, 144 կոլխոզ դասվել են 6-րդ ու

7-րդ կարգերը: Այսինքն, այդ կոլխոզներում յուրաքանչյուր հեկտարից ստացվելիք բերքը կլինի 13 ցենտներ ու ավելի, այդ թվում 129 կոլխոզ դասված են ամենաբարձր կարգին—հեկտարից 15 ցենտներ ու ավելի բերքատվությամբ:

Փաստացի կալսումը և կոմբայնային բերքահավաքը լիովին հաստատում են կոլխոզային դաշտերի բարձր բերքը: Հոկտեմբերյանի շրջանի կոլխոզները յուրաքանչյուր հեկտարից ստանում են 20—25 ցենտներ ցորեն, ավելի քան 30 ցենտներ գարի: Աշտարակի շրջանի Եղվարդի կոլխոզը յուրաքանչյուր հեկտարից ստանում ե 18—20 ցենտներ բերք: Միջին բերքը 300 հեկտար տարածության վրա կազմում ե հեկտարից 15 ցենտներ: Աշտարակի կոլխոզի առանձին բրիգադաներ 100—120 հեկտար տարածության վրա ստացել են հեկտարից 18 ցենտներ բերք, Կոտայքի շրջանի Քանաքեռի կոլխոզը կոմբայնով հավաքած 68 հեկտար մասսիվում ստացել ե յուրաքանչյուր հեկտարից միջին հաշվով 14 ցենտներ բերք: Այս տվյալները բնավ էլ չեն սպառում Հայաստանի կոլխո-

զային դաշտերի բարձր բերքի բոլոր օրինակները:

Մեր կոլխոզներն ինչպես հասան այդ հաջողություններին:

Այս հարցի պատասխանը հասարակ չե, և դրա հմուտ պարզաբանումը կարող ե ունենալ դաստիարակչական, կազմակերպող հսկայական նշանակություն: Որպես գաղափարական ագիտացիայի բոլշևիկյան խոսքը պետք ե այստեղ խաղա իր կոչված դերը: Հաջողությունները չեյին կարող գալ իրենք իրենց, ինքնահոսով. դրանք ձեռք են բերվել համառ աշխատանքի հետևանքով, այն փոքր-փոքր դժվարությունների համարձակ հաղթահարման հետևանքով, վորոնք յերևան յեկան հատկապես գարունն ուշ բացվելու շնորհիվ:

Գյուղատնտեսությունն այնպիսի մի ճյուղ ե, վորը պարունակում ե վիթխարի պոտենցիալ հնարավորություններ՝ նման թերությունները վերացնելու, ագրոտեխնիկական մեկ ձեռնարկումը մյուսով կոմպենսացիայի յենթարկելու համար, իսկ այդ իրականանալի յե դառնում, յերբ կա կազմակերպվածություն, ճկունություն և կոլխոզնիկների ու ղեկավարների վճռա-

կանությունն՝ հաղթահարելու ամեն մի խոչընդոտ, չբացառելով նույնիսկ տարերային աղետը:

Առաջին հայացքից կարող է տարօրինակ թվալ, թե ինչպե՞ս կարելի յե հաղթահարել տարերային աղետը: Բայց մի օրինակ կարող է լույս սփռել այս հարցի վրա: 1939 թվին Ղամարլույի շրջանում (Փարիզյան Կոմունայի անվան կոլխոզ) կարկուտը խփեց մի քանի հարյուր հեկտար բամբակի ցանք՝ կնգուղների գոյացման ժամանակաշրջանում, թողնելով համարյա մերկ ցողուններ: Վոմանք սկսեցին «վշտանալ» և անիծել տարերքը, սահմանափակվելով դըրանով: Բայց ղեկավարները և կոլխոզնիկների հիմնական մասսան վոչ մի բույս բաց չթողնելով սկսեցին վնասված ցանքերի ուժեղ խնամքը, քաղհանը, փխրացումը, գոմաղբային ու հանքային սնուցումը, ջուր տալը և այլն,— հսկողության տակ վերցնելով բամբակենու համարյա յուրաքանչյուր թուփը:

Դրա հետևանքով այդ կոլխոզը վնասված ցանքերի յուրաքանչյուր հեկտարից ստացավ 14 ցենտներ բամբակի բերք: Այսպի-

սով աշխատանքն ու հնարամտությունը հաղթանակ տարան:

Մեկ այլ օրինակ: Այս տարի Հոկտեմբերյանի և Իջևանի շրջաններում կարկուտը խփեց մի քանի հարյուր հեկտար ցանք: Բայց այդ շրջանների կոլխոզնիկներն ու ղեկավարները տարբեր կերպ սկսեցին վերաբերվել այդ տհաճ յերևույթին: Հոկտեմբերյանցիները չկորցնելով վոչ մի ժամ, անմիջապես ձեռնամուխ յեղան գործի. դաշտերի մի մասը կրկին հերկեցին և ոգտագործեցին այլ կուլտուրաների ցանքի համար, իսկ վնասված դաշտերի մեծ մասը վերցվեց հատուկ խնամքի ու վերահըսկողության տակ: Հետևանքն այն յեղավ, վոր այդ ցանքերի գերակշռող մեծամասնությունը վերականգնվեց: Այժմ այդ բամբակի դաշտերի տեսքը վատ չե: Իսկ Իջևանում ընդհակառակը, կարկտահարությունից հետո 4—5 որվա ընթացքում շրջանի և կոլխոզների ղեկավարները ման եյին գալիս ձեռքները գրպանները դրած, սպասելով թե յերբ կենտրոնից հանձնաժողով կգա վորպեսզի վորոշի վնասի աստիճանը և սահմանի Պետապի գծով հատուցվելիք նորմաները: Հետևանքն այն յեղավ,

վոր հարյուրավոր հեկտար հողի բերքը փչացավ։ Այս և բազմաթիվ այլ ուսանելի օրինակներ պետք է հմտորեն օգտագործվեն մեր ագիտատորների կողմից։

Այժմ ցածրադիր և նախալեռնային գոտիներում սկսվել է հացահատիկային կուլտուրաների, իսկ ծխախոտագործական շրջաններում՝ ծխախոտի մասսայական բերքահավաքը։

Որպես ընդհանուր յերևույթ, կարելի յե առանց չափազանցության նշել, վոր այս տարի կոլխոզներն ու ՄՏԿ-ները բերքահավաքի կամպանիան դիմավորեցին անհամեմատ ավելի կազմակերպված։ Մեր կոլխոզներում կան հացահատիկի բերքահավաքի բոլոր պրոցեսների հմուտ կազմակերպման և զուգակցման բազմաթիվ ուսանելի օրինակներ։ Վերցնենք դարձյալ Կոտայքի շրջանի նույն այդ Քանաքեռի կոլխոզը, վորն ունի մոտավորապես 700 հեկտար հացահատիկային կուլտուրաների ցանք։ Բերքահավաքից դեռ յերեք օր առաջ համապատասխան դաշտերը փոխադրվեցին կոմբայնները, նորոգվեցին և լիակատար կանոնավոր վիճակի բերվեցին բերքահավաքի ամբողջ ինվենտարն ու մեքենաները։

Բերքահավաքն սկսելու պահից աշխատանքի դուրս յեկան գլխովին բոլոր աշխատունակ կոլխոզնիկներն ու կոլխոզուհիները։ Այդպիսի կազմակերպված աշխատանքի շնորհիվ 15 օրվա ընթացքում կոլխոզը հնձեց իր ցանքերի տարածության մեծ մասը, միաժամանակ փոխադրելով ու կալսելով հնձածը, տեղավորելով հարդը, և նույնիսկ հերկելով հնձված դաշտերը։ Կալսման և կոմբայնային բերքահավաքի առաջին իսկ օրերից նրանք սկսեցին պետական պարտավորությունների և բնավճարի հանձնումը։ Այդ կոլխոզը վաղուց արդեն ավարտել է հացահատիկի պետական պարտավորությունների, ինչպես նաև ՄՏԿ-ի կատարած աշխատանքների դիմաց հասանելիք բնավճարի հանձնումը։ Այդ բոլորն ապահովվեց կոլխոզնիկների ու կոլխոզուհիների համերաշխ աշխատանքի, աշխատանքային բարձր կարգապահության, իր պարտականությունների նկատմամբ յուրաքանչյուր աշխատողի գիտակից վերաբերմունքի շնորհիվ։ Հասկանալի յե, վոր բերված օրինակը յեզակի չէ, կան տասնյակ այսպիսի օրինակներ։

Քաղաքական գործուն ագիտացիայի համար հարկավոր է այս գրական օրինակնե-

րը հմտորեն ու ժամանակին ոգտագործել հետ մնացողներին առաջ մղելու, հարձակողական նախաձեռնությունն ամենուրեք արմատավորելու և բերքահավաքի բոլոր պրոցեսները կազմակերպված ձևով զուգակցելու համար, պարզաբանելով կոլխոզնիկներին և կոլխոզային աշխատանքի կազմակերպիչներին, վոր լավ կազմակերպված աշխատանքը, բերքահավաքի բոլոր պրոցեսների հմուտ զուգակցումը հիշեցնում է հատակորեն կազմակերպված կոլեկտիվ, վորն աշխատում է սահուն ու անընդմեջ: Սակայն կան նաև այնպիսի կոլխոզներ, վորոնք թեև հաջողությամբ անց են կացնում հունձը, բայց չեն ապահովում հընձված հացահատիկի փոխադրումը դաշտից, խզում են ստեղծում բերքահավաքի ու կալսման միջև և, վորպես դրա անխուսափելի հետևանք, չեն կատարում պետական պարտավորությունների հանձնման պլանը: Իբրև այդպիսի օրինակ կարելի յե բերել Կոտայքի շրջանի Բաշգյուղ և Ցեյղավան գյուղերի կոլխոզները և Վեդու, Ազիզբեկովի ու այլ շրջանների մի շարք կոլխոզներ:

Շատ կարևոր նշանակություն ունի այդ

յերևույթների պատճառների բացահայտումը, վորովհետև դա վոչ թե հասարակ, այլ պետական մեծ նշանակություն ունեցող հարց է: Այդպիսի կոլխոզների ղեկավարները սովորաբար իրենց աշխատանքային որացուցային պլանները կառուցում են վոչ թե այն ռեալ ուժերի ու հնարավորությունների վրա, որ ունի կոլխոզը, այլ ինչ-վոր գոյություն չունեցող, վոչ ռեալ հնարավորությունների վրա: Հաճախ կարելի յե կոլխոզների առանձին նախագահներից, բրիգադիրներից, նույնիսկ սկզբնական կուսկազմակերպությունների քարտուղարներից լսել այսպիսի խոսակցություններ. «Յեթե մենք ունենայինք 2—3 բեռնատար ավտոմոբիլ, յեթե մենք ունենայինք 1—2 կոմպլեկտ նոր անվակալներ (պոկրիշկաներ), յեթե մեզ տային մի քանի տոննա բենզին, և վերջապես, յեթե հացահատիկի փոխադրեյին մթերող կազմակերպությունները իրենք, ապա մենք ժամանակին կըկատարեյինք կալսումն ու պետական պարտավորությունների կատարումը»:

Ահա այդ՝ «յեթե վոր»-ի վրա կառուցված պլաններն ել հենց հաճախ վիժեցնում են կոլխոզի աշխատանքը և պետական պար-

տավորությունների կատարումը: Իսկ կոլխոզի այդպիսի ղեկավարների վարմունքը, գուցե իրենք չեն էլ նկատում այդ, բայց ըստ էության հանցագործություն է:

Բոլշևիկյան ագիտատորը պետք է համարձակ կերպով ու հետևողականորեն պարզաբանի կոլխոզնիկների նախաձեռնությունը թմրեցնող, կաշկանդող այդպիսի տրամադրությունների վողջ վնասակարությունն ու հանցագործ լինելը: Ագիտատորը պետք է պարզաբանի վոր հնձի, հնձածը դաշտից փոխադրելու և կալսման միջև խզում թույլ տալը հարկավոր է դիտել վոչ միայն վորպես կոլխոզում աշխատանքի կազմակերպման մի հասարակ թերություն, վոչ վորպես կոլխոզների ղեկավարների սոսկ թերություն, այլ այդպիսի խզում թույլ տալը պետք է դիտել վորպես հակակոլխոզային, հակապետական գործողություն, վորովհետև այդ խզումը վերջին հաշվով հասցնում է պետական պարտավորությունների կատարումը, կոլխոզնիկներին հացահատիկով ավանսավորելըն ուշացնելուն:

Այս հարցերի պարզաբանման համար ագիտատորի խոսքը պետք է լինի քաղաքա-

կանապես հագեցած, այն պետք է լինի սկզբունքային և հարձակողական: Չպետք է մոռանալ, վոր իսկական բոլշևիկյան ագիտացիան միայն այն ժամանակ կլինի արդյունավետ, յերբ նա վոչ միայն պարզաբանում և բացատրում է փաստերն ու յերևույթները, այլև ձգտում է վերացնել վոչ ցանկալի փաստերը:

Սակայն շեշտը դնելով բերքահավաքի կոնկրետ հարցերի վրա, ագիտացիան չըպետք է սեղմվի՝ հասնելով նեղ պրակտիցիզմի, ագրոտեխնիկական շաբլոն «հրահանգման», ինչպես այդ հաճախ նկատվում է առանձին ագիտատորների մոտ:

Ագիտացիան պետք է լինի խոր, հագեցած, անցած ուղին հանրագումարի բերող, շոշափվող հարցի բնագավառում հեռանկարներն ուրվագծող: Ի՞նչ է նշանակում այդ կոնկրետ կերպով Հայաստանում գյուղատնտեսության զարգացման հանրագումարների ու հեռանկարների տեսակետից:

Անհրաժեշտ է կոլխոզնիկներին պարզաբանել, վոր վերջին յերկու տարվա ընթացքում Հայաստանի կոլխոզնիկները կուսակցության և կառավարության օգնությամբ հսկայական աշխատանք են կատարել գյու-

ղատնտեսության զարգացման բնագավառում, որ Հայաստանի գյուղատնտեսության պատմության մեջ բացվել է նոր շրջան. թանկարժեք (խաղող, պտուղներ) և տեխնիկական կուլտուրաների (բամբակ, ծխախոտ, խորդենի, ճակնդեղ, կարտոֆել) ցանքերի տարածության ընդարձակումը և բերքատվության բարձրացումը: Բամբակի համախառն բերքը 1939 թվին կազմեց 22.790 տոննա. այդ բերքը 1937 թվի համեմատությամբ 42,6 տոկոսով ավելի յե, չնայած որ ցանքերի տարածությունը 1937 թվին ավելի մեծ է յեղել քան թե 1939 թվին: Բամբակի բերքատվության պլանը գերակատարված է: Հեկտարից 14,5 ցենտների փոխարեն ստացված է 19,2 ցենտներ, դրանով իսկ ժամկետից շուտ գերակատարելով յերրորդ հնգամյակի վերջի համար սահմանված բամբակի բերքատվության պետական առաջադրանքը:

Յեթե նախորդ յերկու հնգամյակների ընթացքում Հայաստանում խաղողի նոր այգիներ տնկված են յեղել ընդամենը 2.300 հեկտար, ապա վերջին յերկու տարվա ընթացքում (1938—1939 թ. թ.) տնկվել են 3.100 հեկտար խաղողի նոր այգիներ: Բեր-

քատվությունը 1937 թվի 54,4 ցենտներից (հեկտարին) 1939 թվին բարձրացավ մինչև 75 ցենտների:

1938 և 1939 թվականների ընթացքում կոլխոզներում պտղատու ծառեր տնկվել են 3520 հեկտար տարածության վրա: Ծխախոտի ցանքերի տարածությունը 1938—39 թվականների ընթացքում աճեց համարյա 50 տոկոսով: Յեթե 1937 թվին Հայաստանում ցանվում եր 2400 հեկտար ծխախոտ, ապա 1939 թվին ծխախոտի ցանքերի տարածությունը աճեց համարյա կիսով չափ և հասավ մինչև 3300 հեկտարի, իսկ 1940 թվին ծխախոտի ցանքերի տարածությունը հասցված է մինչև 5000 հեկտարի:

Շաքարի ճակնդեղը Հայաստանում արմատավորվեց վորպես նոր տեխնիկական կուլտուրա, շաքարի արդյունաբերության համար բազա ստեղծելու նպատակով: Այժմ այդ կուլտուրայի ցանքերի տարածությունը հասցված է մինչև 1900 հեկտարի. յուրաքանչյուր հեկտարի բերքատվությունը 1939 թվին կազմում եր միջին հաշվով 182 ցենտներ: 1940 թվին Հայաստանի կոլխոզներն ե՛լ ավելի յեն ընդարձակում թանկարժեք ու տեխնիկական կուլտուրա-

ների ցանքերի տարածությունը. տնկվելու են 2000 հեկտար խաղողի այգիներ և 2000 հեկտար պտղատու այգիներ. այդ պլանի մեծ մասն արդեն կատարված է գարնանը: Կոլխոզներն ընդարձակել են հացահատիկային կուլտուրաների ցանքերի տարածությունները և բարձրացրել են նրանց բերքատվությունը, զգալիորեն ավելացրել են անասունների գլխաքանակը, կազմակերպել են նոր անասնապահական ապրանքային ֆերմաներ և մասնավորապես թռչնաբուծական ֆերմաներ: Այս տարի Հայաստանի կոլխոզնիկներն իրենց ուժերով, պետության ոգնությամբ հսկայական աշխատանք կատարեցին վոռոգման նոր ջրանցքներ անցկացնելու, ճահիճների ցամաքեցման, կոլխոզային ջրամբարների կառուցման, միջշրջանային և այլ նոր ճանապարհների անցկացման ու հների նորոգման ուղղությամբ:

Կատարված աշխատանքների հետևանքով այս տարի ավարտվեցին և շահագործման հանձնվեցին.

1. Նալբանդի ջրանցքը՝ 47 կիլոմետր յերկարությամբ, վորը վոռոգում է 2650 հեկտար նոր հողեր:

2. Ղամարլույի ցամաքեցուցիչ—վոռոգիչ

կոլլեկտորային ցանցը, վորն ապահովում է 2100 հեկտար ճահճակալած անօգտագործելի հողերի յուրացումը:

3. Մինչև տարվա վերջը կավարտվի Սիսիանի ջրանցքը՝ 47 կիլոմետր յերկարությամբ, վորը կվոռոգի մինչև 3000 հեկտար հող և ջուր կմատակարարի Սիսիանի շրջանի մոտավորապես 20.000 հեկտար արոտային մասսիվներին:

4. Զանգիբասարի վոռոգիչ ցանցը, վորը կապահովի նախկինում չօգտագործվող. ճահճակալած 1900 հեկտար հողերի յուրացումը: Բացի այս հիմնական ջրանցքներից և վոռոգիչ–ցամաքեցուցիչ սիստեմներից, մի շարք շրջաններում (Ղափան, Ծամշադին, Ալավերդի և Մեղրի) կառուցված են իրրիգացիայի մանր օբյեկտներ, վորոնք հնարավորություն են տալիս լրացուցիչ կերպով յուրացնել 250 հեկտար նոր հողեր: Այսպիսով այդ աշխատանքների հետևանքով ավելանում են մոտավորապես 10.000 հեկտար ջրովի նոր հողեր:

Այս տարի Հայաստանի կոլխոզնիկները նորոգել են 147 ջրամբար, ջրի 8.150 հազար խորանարդ մետր ընդհանուր ծավալով, վորոնք վոռոգում են 3224 հեկտար տարածություն:

Բացի դրանից, կառուցված են 63 նոր ջրամբարներ՝ ջրի 451 հազար խորանարդ մետր ընդհանուր ծավալով, վորոնք վոռոգում են 458 հեկտար տարածություն: Նախատեսված է կառուցել մի շարք խոշոր ջրամբարներ, ինչպես որինակ՝ Եյլարինը (Կոտայքի շրջան), ջրի 3 միլիոն խորանարդ մետր ծավալով: Սարունչիինը (Թալինի շրջան) ջրի 2,8 միլիոն խորանարդ մետր ծավալով և այլն:

Հայաստանի համարյա բոլոր շրջաններն ընթացիկ տարում մեծ աշխատանք են կատարել և կատարում են նոր ճանապարհների կառուցման ու հների նորոգման ուղղությամբ: Միայն միջշրջանային ու տեղական նշանակություն ունեցող ճանապարհների գծով կոլխոզների ուժերով ու միջոցներով կառուցվել է 118,6 կիլոմետր նոր ճանապարհ, պլանով նախատեսված 111 կիլոմետրի փոխարեն և հիմնական նորոգման է յենթարկվել 256 կիլոմետր ճանապարհ, պլանով նախատեսված 139 կիլոմետրի փոխարեն: Այս ձեռնարկումներն զգալիորեն կնպաստեն մեր կոլխոզների և ամբողջ շրջանների տնտեսական ու կուլտուրական զարգացմանը:

Ընդհանրացնելով այս փաստերը, հետևությունները բղխում են ինքնըստինքյան: Հայաստանի կոլխոզնիկները հատկապես ընթացիկ տարում ծավալեցին՝ ստեղծագործական մեծ աշխատանք, յերևան բերեցին հսկայական նախաձեռնություն և հասան տնտեսական մեծ արդյունքների: Այդ հաջողությունները հանդիսանում են կոլխոզների նկատմամբ կուսակցական կազմակերպությունների ճիշտ ղեկավարման, կոլխոզնիկների ազնիվ ու նվիրված աշխատանքի արդյունքը: 1940 թիվը նշանավորվեց կոլխոզուհիների աննախընթաց ակտիվությամբ: Կանայք այս տարի ցույց են տալիս աշխատանքի բարձր արտադրողականության որինակներ, գլխովին ու համերաշխ դուրս են գալիս դաշտային աշխատանքների, ամենուրեք կատարում և գերակատարում են արտադրական նորմաները: Կարելի յե առանց չափազանցության ասել, վոր մի շարք շրջաններում (Հոկտեմբերյան, Ղամարլու, Կոտայք, Շամշադին և այլն) կոլխոզուհիներն իրենց հետևից են տանում վորոշ կոլխոզնիկների: Միթե այդ չի վկայում այն փաստը, վոր բերքահավաքի առաջին իսկ որերից փոխանցիկ դրոշն

ամուր իր ձեռքումն է պահում Կոտայքի շրջանի Արզնի գյուղի կոլխոզի այն ողակը, վորը կազմված է բացառապես կանանցից (Նազիկ Բենիամինովի ողակը): Այդ ողակը հնձի օրական նորման սիստեմատիկաբար կատարում է 170 տոկոսով:

Բոլշևիկյան ագիտատորը պետք է մասսաներին հմտորեն պարզաբանի այդ հիանալի յերևույթները, վորոնք խոստանում են մեծ հեռանկարներ: Ագիտատորը պետք է պարզաբանի, վոր այդ համառ ու ազնիվ աշխատանքի շնորհիվ, ե՛լ ավելի յեն ամրապնդվում մեր կոլխոզները. իսկ կոլխոզնիկներն ստանալով առատ բերք—իրենց սեփական աշխատանքի պտուղը— կապրեն ե՛լ ավելի ունևոր ու ե՛լ ավելի հրճվալից: Միաժամանակ հարկավոր է պարզաբանել նաև այն, թե հաջողությունները, բերքի տարին ինչպես է անհրաժեշտ օգտագործել գալիք տարիների հաջող աշխատանքի ամուր հիմք ստեղծելու համար:

Բայց բոլշևիկյան ագիտատորը միշտ պետք է հաստատապես հիշի ընկեր Ստալինի այն խոսքերը, թե հաջողություններն ունեն նաև իրենց ստվերոտ կողմերը: Յերբեք չի կարելի թաքցնել աշխատանքի մեջ

յեղած դեֆեկտները, թերություններն ու սխալները, վորքան էլ թեկուզ մեծ լինեն հաջողությունները: Տվյալ դեպքում պետք է նշել, վոր բերքահավաքի ասպարեզում կոլխոզների և ՄՏԿ-ների աշխատանքի մեջ կան վոչ քիչ թվով թերություններ և նույնիսկ սխալներ: Լուրջ թերություններ կան ինչպես աշխատանքի կազմակերպման, աշխատանքային կարգապահության, այնպես և բերքահավաքի մեքենաների օգտագործման, պետական պարտավորությունների ժամանակին կատարման ասպարեզում և այլն: Միթե այդ չեն վկայում Վեդու շրջանում յեղած փաստերը: Այդ շրջանն ունի հացահատիկային կուլտուրաների ընդամենը 3800 հեկտար ցանք: Բերքահավաքի աշխատանքներում զբաղված են 13 կոմբայն. յուրաքանչյուր կոմբայնի օրական արտադրանքի պլանը կազմում է 8—10 հեկտար, մինչդեռ բերքահավաքի ավելի քան 20 օրվա ընթացքում կոմբայնները հավաքել են յուրաքանչյուրը օրական միջին հաշվով 1,5—2 հեկտար բերք, այսինքն՝ նորմայից 4—5 անգամ պակաս: Աշխատանքի վատ կազմակերպման և աշխատանքային թույլ կարգապահության հետևանքով Կոտայքի

շրջանի Թազա գյուղի կոլխոզում կալսիչը 7 որվա ընթացքում արտադրել է ընդամենը 7 տոննա, որական 20 տոննա նորմայի դիմաց (յերկհերթ աշխատանքի դեպքում), այդ նշանակում է, վոր յոթ որվա ընթացքում այդ կալսիչը կարող էր մշակել 140 տոննա, մինչդեռ մշակել է ընդամենը 7 տոննա: Ընդ վորում պետք է նշել, վոր կալսիչն ամբողջ ժամանակ յեղել է կանոնավոր վիճակում և պարապուրդ է տվել բացառապես կոլխոզի ղեկավարների ու իրենց իսկ կոլխոզնիկների հանցանքով: Իսկ նույն այդ շրջանի հարևան՝ Արզնի գյուղի կոլխոզում միանգամայն հավասար պայմաններում կալսիչը արտադրում է որական 30—32 տոննա հացահատիկ: Ինչն է պատճառը: Պարզ է, վոր պատճառն աշխատանքի կազմակերպումն է, և աշխատանքային կարգապահությունը: Արզնիում կալսիչի վրա գիշերային հերթափոխին աշխատում են գյուղի բոլոր 14 կոմունիստները, վորոնք ցերեկն զբաղված են զանազան այլ աշխատանքներով: Իսկ Թազա գյուղում կոմյերիտական կոլխոզնիկ Ռուբեն Գաբրիելյանը, վորին հանձնարարված է յեղել գլխավորել կալսիչի վրա աշխատելու հա-

մար նշանակված ողակը, մեկ որ աշխատելուց հետո թողել է աշխատանքը, սկսել է պարապ թափառել, վիժեցնելով կալսիչի աշխատանքը: Այդ գյուղի կոմունիստները միանգամայն անտարբեր են մնացել կոմյերիտական Գաբրիելյանի հանցավոր արարքների նկատմամբ: Ի դեպ պետք է ասել, վոր այդ յերիտասարդ Գաբրիելյանը սիմուլյանտություն է անում և արդեն 2—3 ամիս է ինչ պարապ թափառում է:

Կամ թե վերցնենք մեկ ուրիշ որինակ: Նույն այդ շրջանի Մայակովսկի գյուղի կոլխոզի կալսիչն աշխատում է մեծ ընդհատումներով: Այս անգամ պատճառն ավելի քան տարորինակ է: Այն հարցին, թե ինչու կալսիչը չի աշխատում լրիվ բեռնավորմամբ, մեխանիկը պատասխանում է, թե մասսա չկա: Մինչդեռ կալում զանազան տեղերում կանգնած են մի քանի դեզեր: Ինչումն է բանը: Բանից դուրս է գալիս, վոր յուրաքանչյուր բրիգադայի համար հնձված հացահատիկը դաշտից փոխադրում են 2—3 սայլեր, իսկ կալսիչն աշխատում է միայն մեկ բրիգադայի համար: Յերկու սայլերը չեն կարողանում մասսա հասցնել

կալսիչին, իսկ կալսիչն անհնարին է պտտեցնել բոլոր 4—5 բրիգադաներում: Բավական յեղավ կոլխոզի նախագահին պարզաբանել տարրական մի բան,— վոր բոլոր սայլերը հերթով հանձնվեն բրիգադաներին, և կալսիչի աշխատանքի համար արհեստականորեն ստեղծված խոչընդոտը լիկվիդացիայի յենթարկվեց:

Յեվս մի օրինակ: Յեղզովան գյուղի կոլխոզում արդեն հնձված է հացահատիկային կուլտուրաների ավելի քան 70 տոկոսը, հաջող է ընթանում նաև հնձված հացահատիկի փոխադրումը: Սակայն յերեք որ կալսիչը պարապ կանգնեցված եր կալում, և մինչև հուլիսի 28-ը կոլխոզը վոչ մի կիլոգրամ հացահատիկ չեր հանձնել պետությանը: Ինչպես և ինչով բացատրել այդպիսի վերաբերմունքը դեպի պետական պարտավորությունների կատարումը: Կոլխոզի նախագահը տալիս է չափազանց հետաքրքիր բացատրություն: Բանից դուրս է գալիս, վոր նրա կալսիչը չունի հարդ մանրացնող հարմարանք—կալսելիս հարդի փոխարեն ստացվում է ծղոտ, իսկ դա նրան ձեռնտու չէ, վորովհետև անասունները ծղոտն ավելի վատ են ուտում քան թե

հարդը: Յեվ այդպիսով, կոլխոզի նախագահը, գիտակցաբար թե անգիտակցաբար ավելի շահագրգռված է 10—20 տոննա ծղոտը հարդի վերածելով, քան թե պետության հանդեպ կոլխոզի ունեցած պարտավորությունների կատարումով:

Այսպիսի օրինակները, իսկ դրանք ցավոք սրտի քիչ չեն, ագիտատորը պետք է հմտորեն օգտագործի, այդպիսի թափթփվածության, աշխատանքի վատ կազմակերպման ու դանդաղաշարժության ամբողջ վնասակարությունը կոլխոզների ղեկավարների, յուրաքանչյուր կոլխոզնիկի և կոլխոզուհու գիտակցությանը հասցնելու համար:

Ագիտատորները նաև մեծ դեր պետք է խաղան կոլխոզում յեղած լոդըրներին, սիմուլյանտներին մերկացնելու և գողողներին ու սպեկուլյանտական տարրերին սանձահարելու գործում: Բերված օրինակներից յերևում է, վոր մի շարք կոլխոզներում դեռ կան չարամիտ լոդըրներ, կոլխոզային աշխատանքային կարգապահությունը քայքայողներ, վորոնց վերաբերմամբ, սակայն, ձեռք չեն առնվում վճռական միջոցներ:

Ինչով կարելի յե բացատրել կոլխոզների

ղեկավարների նման լիբերալ վերաբերմունքն այդպիսի, ըստ էության հակակոլխոզային տարրերի նկատմամբ:

Պատճառն ըստ յերևույթին այն է, վոր մեր վորոշ կոլխոզների վարչությունները և կուսկազմակերպությունները մինչև այժմ չեն յուրացրել, վոր «...համբերատար դաստիարակչական աշխատանքն ընդհանուր վոչինչ չունի կոլխոզի վզին նստած ծրիկերներին լիբերալ կերպով փաղաքշելու հետ: Մեկ բան է այնպիսի կոլխոզնիկը, վորը սխալ է գործել և բարեխղճորեն ձգտում է ուղղել այդ սխալը,— այլ բան է չարամիտ ծուլը, վորը կոլխոզը դիտում է վորպես յուրատեսակ մի «պահպանագիր» («Պրավդա», 16 հուլիսի 1940 թ.): Այս հարցում քիչ հանցանք չունեն նաև սայխորհուրդների գործկոմները: Սակայն չեն դեպքերը, յերբ նրանք թեթևամտորեն, հավատալով «զղջացած» ծուլի, աշխատանքը կազմալուծողի «ազնիվ խոսքին», անմիջապես ներում են նրան և վերականգնում են կոլխոզում:

Չպետք է մոռանալ, վոր կոլխոզնիկների հիմնական մասսան ազնիվ աշխատավորներն են, վորոնք աշխատում են կոլխոզն

ամրապնդելու, կոլխոզային դաշտերի բերքատվությունը բարձրացնելու համար: Ծուլը և գողը, ծույլն ու սպեկուլյանտը— դրանք սև բծեր են կոլխոզի մարմնի վրա, և կոլխոզնիկներն իրենք ձեռք են առնում վոչ քիչ միջոցներ, յերևան են բերում բավականաչափ համբերություն այդ տարրերին վերադաստիարակելու համար: Բայց յերբ համբերության բաժակը լցվում է, կոլխոզնիկները այդպիսի տղոսկված, ծրիակեր տարրերին վտարում են կոլխոզից: Այդ իրավունքը նրանց տալիս է գյուղատնտեսական արտելի կանոնադրությունը: Ցավ ահա յերբ շրջանային կենտրոնում այդպիսի պատահական մարդն ոգտվելով առանձին ղեկավարների փափկասիրտ վերաբերմունքից ու բերանբացությունից վերականգնվում է կոլխոզում, նա շարունակում է վոչ միայն ծուլություն անել, այլև ավելին՝ սկսում է ծաղրել ազնիվ կոլխոզնիկներին, պարծենալ նրանց առաջ և պղտորել նրանց արյունը: Չարամիտ ծուլի և գողի հետ նաղ անելը, հավասարազոր է վոճրագործության. Նրանց վրա հարկավոր է հարձակվել ամենայն վճռականությամբ, նրանց նկատմամբ հարկավոր է գործադրել

կոլխոզային որենքի ամբողջ խստությունը, անողոքաբար, առանց խնայելու:

Գյուղատնտեսական արտելի ստալինյան կանոնադրության մեջ ասված է. «Այն դեպքում յերբ արտելի կողմից ձեռք առնված դաստիարակչական և պատժի բոլոր միջոցները չեն ներգործում, վարչությունն ընդհանուր ժողովում դնում է արտելի անուղղելի անդամներին արտելից վտարելու հարցը»:

Անհրաժեշտ է կոլխոզների համար ապահովել լիակատար հնարավորություն վորպեսզի կոլխոզնիկները կարողանան իրականացնել Կանոնադրությամբ իրենց տրված այդ իրավունքը:

Բոլշևիկյան ագիտատորը պետք է այդ հարցերը հասցնի սկզբունքային բարձրության: Այդ հարցերի սրման գործում հսկայական է նաև մեր տպագիր ագիտացիայի դերը. մենք նկատի ունենք մասնավորապես մեր շրջանային և հանրապետական թերթերը:

Հայաստանի կոլխոզային դաշտերում բերքահավաքը յեռում է: Կուսակցության և կառավարության վորոշումը՝ բերքահավաքի առաջին 15—20 որվա ընթացքում

այն կոլխոզնիկներին, վորոնք զբաղված են բերքահավաքի աշխատանքներում— հնձի, հացահատիկի փոխադրման, կալսման, պետության հանդեպ կոլխոզի ունեցած պարտավորությունների կատարման բնագավառում,— կրկնակի աշխոր տալու մասին, ուժեղ կերպով խթանում է բերքահավաքը սեղմ ժամկետում ավարտելու գործին: Այս ձեռնարկումը խրախուսում է միայն բարեխղճորեն աշխատող կոլխոզնիկներին և կոլխոզուհիներին, նրանց, ովքեր կատարում են որական նորմաները: Դա օգնում է, վորպեսզի կարողանանք ազնիվ, բարեխիղճ կոլխոզնիկին հեշտությամբ տարբերել ծույլից, լոդրից: Հայաստանի կոլխոզները տալիս են ստախանովյան աշխատանքի հարյուրավոր որինակներ: Շատ կոլխոզնիկներ և կոլխոզուհիներ որական նորմաները կատարում են կրկնակի չափով: Այսպես, որինակ, Կոտայքի շրջանի Աղաձոր գյուղի առանձին կոլխոզնիկներ որական վաստակում են մինչև 5—6 աշխոր: Այդպիսի կոլխոզնիկների աշխատանքը բոլորն էլ տեսնում են և լոդրն այլևս չի կարող թաքնվել ազնիվ կոլխոզնիկի թիկունքում: Այս հարցում ագիտատորի խնդիրն է՝ կոչ-

խաղնիկներին պարզաբանել կոլխոզնիկների ընդհանուր մասսայի աշխատանքի արտադրողականության բարձրացման անհրաժեշտությունը, վորովհետև միայն այդ դեպքում կուսակցության և կառավարության վորոշումն աշխօրերը կրկնակի հաշվելու մասին, կտա մեծ եֆեկտ— այն է՝ կարճ ժամանակամիջոցում, առանց կորուստների հավաքել բերքը: Անհրաժեշտ է յուրաքանչյուր կոլխոզնիկի գիտակցությանը հասցնել այդ խրախուսական ձեռնարկումն իրականացնելու նպատակով ձևական ու մեխանիկական վերաբերմունքի ամբողջ վնասակարությունը: Յերբեմն կարելի յե առանձին բրիգադիրներից լսել այսպիսի խոսակցություն, թե— «կրկնակի չափով կհաշվեմ աշխօրը. յես ինչ եմ կորցնում, հո իմ գրպանից չեմ տալիս»: Դժվար չե հասկանալ, թե կոլխոզին ինչպիսի վնաս կարող է հասցնել այդպիսի հակակոլխոզային վերաբերմունքը կառավարության խրախուսական լուրջ ձեռնարկումն իրականացնելու նպատակով:

Մեծ գիտելիքներ չեն պահանջվում հասկանալու համար այսպիսի մի հասարակ բան, վոր յեթե աշխօրը սխալ է հաշվվում,

յեթե աշխօրերը շռայլվում են, ապա դա անտարակույս հարվածում է կոլխոզի շահերին, ազնիվ կոլխոզնիկի շահերին, դա հարվածում է նաև բրիգադիրի շահերին, անկախ այն բանից, բրիգադիրն ուզում է հասկանալ այդ թե վոչ, քանի վոր ավելորդ, սխալ կերպով աշխօրեր հաշվելն իջեցնում է աշխօրի ռեալ արժեքը տվյալ կոլխոզում:

Ագիտացիոն աշխատանքի մեջ մեծ նշանակություն ունեն ագիտացիայի ձևերը: Ծանոթացումն ագիտացիոն աշխատանքի դրվածքի հետ, մանավանդ գյուղում, հասցնում է այն հետևությանը, վոր այդ բնագավառում լուրջ թերություններից մեկն էլ ագիտացիայի շաբլոն ձևերի գործադրումն է: Առանց չափազանցության կարելի յե ասել, վոր ագիտացիոն աշխատանքը դաշտում շատ դեպքում սահմանափակվում է թերթերի ընթերցանությամբ: Մենք հեռու յենք թերթերի ընթերցման հսկայական նշանակությունը վորևե չափով նվազեցնելու մտքից: Բայց դա միանգամայն անբավարար է բոլշևիկյան գործուն ագիտացիայի համար, մանավանդ յերբ խոսքը վերաբերում է ագիտացիոն աշխատանքին

այս կամ այն կոնկրետ բնագավառում, տվյալ դեպքում բերքահավաքի բնագավառում: Ագիտացիոն աշխատանքի մեջ բացառիկ նշանակություն ունի տվյալ կոլխոզի, տվյալ շրջանի կոլխոզների, հանրապետության այլ շրջանների և վերջապես Խորհրդային Միության առաջավոր կոլխոզների օրինակների հմուտ օգտագործումը: Բայց կոնկրետ նյութն հմտորեն օգտագործելու համար ագիտատորը պետք է մտածի, աշխատի այդ նյութի վրա, վորոշ սիստեմի վերածի այն, վորպեսզի գիտենա և լավ պատկերացնի այն առանցքային հարցը, վորին նա մտադիր է նվիրել իր հերթական զրույցը: Զրույցը պետք է լինի գրավիչ, վոչ լարված, պարզ, բայց անպայման նպատակաձգված, խորապես գաղափարական և քաղաքականապես հագեցած: Հարկավոր է ագիտացիոն աշխատանքի մեջ վճռական պայքար մղել «պարզեցման» դեմ, վորով յերբեմն փորձում են փոխարինել բոլշևիկյան ագիտացիան:

Ագիտատորները և ագիտկոլեկտիվների ղեկավարները պետք է լուրջ ուշադրություն դարձնեն ցուցադրական ագիտացիայի գործադրմանը: Ագիտացիայի այդ ձևի

նշանակությունը հաճախ թերագնահատվում է: Ինչու, օրինակ, դաշտերում կոմբայնի, կալսիչի, տրակտորի վրա չունենալ կոլխոզի, ՄՏԿ-ի փոխացնիկ դրոշն այն բրիգադայի, այն օղակի ձեռքում, վորը նվաճել է 1-ին տեղը: Նույնը պետք է անել նաև բերքահավաքի առաջավորների պորտրետների վերաբերմամբ: Այդ նպատակով պետք է հմտորեն օգտագործվեն նաև պատի թերթերը, խլչովկաները:

Բայց մենք քիչ չունենք գյուղում կատարվող ագիտացիոն աշխատանքի նաև լավ օրինակներ: Բերենք մի օրինակ, Ղամարլույի շրջանի Գյողակլույի կոլխոզից: Այդ կոլխոզի № 1 բրիգադայում վորպես ագիտատոր աշխատում է ինքը՝ բրիգադիր ընկ. Աննման Խաչատրյանը: Քաղաքական ագիտացիան արտադրական աշխատանքի հետ հմտորեն զուգակցելու շնորհիվ նա հասել է մեծ հաջողությունների: Բրիգադայում ծավալվել է հեկտարից 50 ցենտներ բամբակ ստանալու հիանալի շարժումը: Նրա զրույցները լինում են գրավիչ, փաստերով ու օրինակներով հագեցած, նպատակաձգված: Ընկ. Խաչատրյանի բրիգադան ներկայումս առաջավորն է կոլխոզում:

այս կամ այն կոնկրետ բնագավառում, տվյալ դեպքում բերքահավաքի բնագավառում: Ագիտացիոն աշխատանքի մեջ բացառիկ նշանակություն ունի տվյալ կոլխոզի, տվյալ շրջանի կոլխոզների, հանրապետության այլ շրջանների և վերջապես Խորհրդային Միության առաջավոր կոլխոզների օրինակների հմուտ օգտագործումը: Բայց կոնկրետ նյութն հմտորեն օգտագործելու համար ագիտատորը պետք է մտածի, աշխատի այդ նյութի վրա, որոշ սիստեմի վերածի այն, որպեսզի գիտենա և լավ պատկերացնի այն առանցքային հարցը, որին նա մտադիր է նվիրել իր հերթական զրույցը: Զրույցը պետք է լինի գրավիչ, ոչ լարված, պարզ, բայց անպայման նպատակաձգուն, խորապես գաղափարական և քաղաքականապես հագեցած: Հարկավոր է ագիտացիոն աշխատանքի մեջ վճռական պայքար մղել «պարզեցման» դեմ, որով յերբեմն փորձում են փոխարինել բոլշևիկյան ագիտացիան:

Ագիտատորները և ագիտկոլեկտիվների ղեկավարները պետք է լուրջ ուշադրություն դարձնեն ցուցադրական ագիտացիայի գործադրմանը: Ագիտացիայի այդ ձևի

նշանակությունը հաճախ թերագնահատվում է: Ինչու, օրինակ, դաշտերում կոմբայնի, կալսիչի, տրակտորի վրա չունենալ կոլխոզի, ՄՏԿ-ի փոխացնիկ դրոշն այն բրիգադայի, այն օղակի ձեռքում, որը նվաճել է 1-ին տեղը: Նույնը պետք է ասել նաև բերքահավաքի առաջավորների պորտրետների վերաբերմամբ: Այդ նպատակով պետք է հմտորեն օգտագործվեն նաև պատի թերթերը, խլիչովկաները:

Բայց մենք քիչ չունենք գյուղում կատարվող ագիտացիոն աշխատանքի նաև լավ օրինակներ: Բերենք մի օրինակ, Ղամարլույի շրջանի Գյոդակլույի կոլխոզից: Այդ կոլխոզի № 1 բրիգադայում որպես ագիտատոր աշխատում է ինքը՝ բրիգադիր ընկ. Աննման Խաչատրյանը: Քաղաքական ագիտացիան արտադրական աշխատանքի հետ հմտորեն զուգակցելու շնորհիվ նա հասել է մեծ հաջողությունների: Բրիգադայում ծավալվել է հեկտարից 50 ցենտներ բամբակ ստանալու հիանալի շարժումը: Նրա զրույցները լինում են գրավիչ, փաստերով ու օրինակներով հագեցած, նպատակաձգուն: Ընկ. Խաչատրյանի բրիգադան ներկայումս առաջավորն է կոլխոզում:

Գյողակլույի կոլխոզի ագիտկոլեկտիվի ղեկավար ընկ. Մնացական Խալաթյանը, աշխատանքի դրական փորձը մյուս բրիգադաններին հաղորդելու նպատակով ագիտկոլեկտիվի սեմինարում դրեց ընկ. Աննման Խաչատրյանի զեկուցումը:

Ներկայումս կոլխոզի բոլոր 6 բրիգադաներում ագիտ-մասսայական աշխատանքն զգալիորեն բարելավվել է:

Սպիտակի շրջանի ագիտատորներ ընկ. ընկ. Ջանան Ավետիսյանը, Ալեք Հարոյանը և Սմբատ Ալահվերդյանը Նալբանդի ջրանցքի կառուցման ժամանակ ցույց տվին ագիտացիոն աշխատանքի կազմակերպման օրինակներ: Ագիտացիոն աշխատանքը լավ կազմակերպելու համար այդ ընկերներն արժանի կերպով պարգևատրվեցին Հայկական ԽՍՀ Գերագույն Խորհրդի պատվոգրերով ու թանկարժեք նվերներով: Այս տարի հետաքրքիր շարժում է ծավալվել Իջևանի շրջանում— դա մեկհեկտարական ծխախոտագործների շարժումն է, որն ագիտատորները հմտորեն մասսայականացնում են:



Ընկեր Ստալինի այն իմաստուն խոսքերը, թե՝ կադրերն են վճռում ամեն ինչ,— ամբողջապես վերաբերում են նաև ագիտացիոն աշխատանքին: Հազիվ թե որևէ մեկը կարող է տարակուսել, որ ագիտացիոն աշխատանքի հաջողությունն ինը տասներորդով կախված է ագիտատորից: Ահա թե ինչու ագիտատորների ընտրությանը պետք է նվիրվի լուրջ ուշադրություն: Ամենքին չէ որ տրված է բոլշևիկյան ագիտատորի բարձր կոչում կրելու պատիվը: Բայց ցավոք սրտի մեր ոչ բոլոր սկզբնական կուսկազմակերպությունները և նույնիսկ ոչ բոլոր շրջկոմներն են ագիտատորների կադրերի ընտրությանը նվիրում հարկ յեղած ուշադրություն: Կան նաև այնպիսի դեպքեր, երբ իբրև ագիտատոր առանձնացնում են կիսագրագետ անպատրաստ մարդկանց: Այդպիսի ագիտատորները ի վիճակի չլինելով պատասխանել կոլխոզնիկների կողմից զրույցների ժամանակ առաջադրվող բազմապիսի հարցերին, շատ շուտով վարկաբեկվում են: Ագիտատորը պետք է վայելի ունկնդիրների մեծ վստահությունը: Նա պետք է ինքն առաջավոր

լինի արտադրության մեջ, իր աշխատանքի բնագավառում նրա խոսքը պետք է աչքի ընկնի համոզելու ուժով: Այստեղից հետևություն է բխում, վոր ագիտատորական աշխատանքի համար պետք է առանձնացվեն ամենաառաջավոր, պատրաստված և հեղինակավոր կոմունիստներն ու անկուսակցական բոլշևիկները:

Գյուղում առաջին ագիտատորը պետք է լինեն իրենք՝ սկզբնական կուսկազմակերպությունների քարտուղարները, կոլխոզների վարչությունների նախագահները, լավագույն բրիգադիրները, առաջավոր ուսուցիչները, գյուղխորհուրդների գործկոմների նախագահները: Ագիտատորի ընտրության ժամանակ պետք է ղեկավարվել վոչ թե զբաղված պաշտոնի հատկանիշով, այլ ամենից առաջ նկատի ունենալով քաղաքական պատրաստությունը, այն, թե առաջ քաշվողը վորքանով է ընդունակ քաղաքական ագիտացիա մղելու մասսաների մեջ: Վերջին տարվա ընթացքում գյուղի թվով ընկերներ ավարտեցին «ՀամԿ(բ)Կ պատմության համառոտ դասընթաց»-ի ուսումնասիրությունը. յուրաքանչյուր շրջանում կան մի քանի տասնյակ այդպիսի ընկերներ:

Այդ ընկերներից պետք է առանձնացվեն ագիտատորների նոր կադրեր: Ագիտատորը պետք է մշտապես գտնվի սկզբնական կուսակցական կազմակերպության ուշադրության կենտրոնում, կուսակցության շրջանային կոմիտեյի ուշադրության կենտրոնում:

Լավ կազմակերպված, համարձակ, թարմ և քաղաքականապես հագեցած բոլշևիկյան ագիտացիան— բերքահավաքը ժամանակին, անկորուստ և առավելագույն սեղմ ժամկետներում կատարելու հիմնական լծակներից մեկն է:

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԶՈՐ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Շատ դարեր է յերազել մարդը թեվերի մասին, վորոնք նրան ոգնեյին բարձրանալու ոդը և թռչելու թռչունի նման։ Թռչող ապարատ հնարելու և ոդ բարձրանալու բազմաթիվ փորձերը յերկար ժամանակ ապարդյուն եյին մնում։ XVIII դարի վերջում միայն հնարվեց ոդապարիկը։ Իսկ մի դար անց, գիտության և տեխնիկայի ձեռք բերած հաջողությունների հետևանքով, հնարվեց ոդից ծանր մի ապարատ՝ այերոպլանը (ինքնաթիռը), վորով և դրվեց ավիացիայի զարգացման սկիզբը։

Ավիացիան գոյություն ունի ընդամենը 40 տարի, բայց նրա նվաճումներն այս կարճ ժամանակամիջոցում իրոք վոր շշմեցուցիչ են։ Ավիացիոն տեխնիկան ստեղծեց ամենաարագ հաղորդակցության միջոցներ, ար-

մատապես փոխելով մինչ այդ յեղած պատկերացումները յերկրային տարածությունների մասին։ Ավիացիան ամենալայն հնարավորություններ բաց արավ գիտական հետազոտությունների համար, զանազան միջոցառումների համար ժողովրդական տնտեսության, կուլտուրայի և այլ բնագավառներում։

Բայց, ինչպես ուրիշ շատ գյուտերը կապիտալիզմի որոք, ինքնաթիռն առաջին հերթին ոգտագործվեց ռազմական նպատակների համար։ Ավիացիան դարձավ ահեղ մի ուժ։ Այդ ուժն առաջին անգամ իրեն զգացնել տվեց 1914—1918 թ. թ. առաջին իմպերիալիստական պատերազմի ժամանակ։ Բայց վո՛չ իր մարտունակությամբ, վո՛չ կիրառման մասշտաբներով, վոչ էլ ռազմական գործողությունների մեջ իր խաղացած դերով այն ժամանակվա ավիացիան չի կարող համեմատվել ներկայի ռազմական ավիացիայի հետ։

Կապիտալիստական աշխարհը համակված է յերկրորդ իմպերիալիստական պատերազմի բոցերով։ Տեխնիկայի բոլոր նվաճումներն իմպերիալիստները ծառայեցրել են պատերազմին։ Այս պատերազմում, վորն աննա-

խընթաց է իր ավերիչ ուժով, ամենավըթ-
խարի դեր է խաղում ավիացիան:

Ժամանակակից ինքնաթիռների մարտա-
կան հատկությունները թույլ են տալիս
հասնել ճակատի գծից ամենից ավելի հե-
ռու գտնվող նպատակակետերին: Բավական
է նայել քարտեզի վրա՝ համոզվելու հա-
մար, որ Արևմտյան Եվրոպայում չեն
մնացել այնպիսի օբյեկտներ, որոնց չկա-
րողանա հասնել հարևան պետության տե-
րիտորիայից գործող ավիացիան:

Ներկայի պայմաններում ուժեղ ավիացիա
չունենալ— նշանակում է հետ մնալ, թույլ
լինել, հետևաբար և հաղթածվել: Այս պայ-
մաններում, մանավանդ այժմ, յերկրորդ
իմպերիալիստական պատերազմի և աշ-
խարհիս միակ սոցիալիստական պետու-
թյան դեմ ուղղված պատերազմի հարաճուն
վտանգի իրադրության մեջ մենք պարտա-
վոր ենք ամեն կերպ զարգացնել և ամրաց-
նել մեր ռազմա-օդային ուժերը— սոցիա-
լիզմի յերկրի զինված ուժերի այդ անհրա-
ժեշտ բաղկացուցիչ մասը:

Մեր ավիացիայի ստեղծման ու աճման
ուղղությամբ բոլշևիկյան կուսակցության
և խորհրդային կառավարության ցուցաբե-

րած անդուլ հոգատարության շնորհիվ
մենք այժմ արդեն ունենք հզոր օդանավա-
տորմ, որը բավականաչափ ուժեղ է ամեն
տեսակի օդային հակառակորդի հետ չափ-
վելու, նրան ջախջախելու և Կարմիր Բա-
նակի ու Ռազմա-Ծովային Նավատորմի հա-
ջողության վրա վճռական ազդեցություն
գործելու համար: Բայց մենք չենք կարող
հանգստանալ ձեռք բերվածով: Ավիացիան
տեղում կանգնած չի մնում: Որ բառ օրև
բարդանում և կատարելագործվում են թե՛
օդային պատերազմի ու հակաօդային պաշտ-
պանության յեղանակները և թե՛ ինքնա-
թիռները, նրանց թռիչքային ու մարտա-
կան հատկությունները: Որ բառ օրև ուժե-
ղանում են կապիտալիստական պետություն-
ների օդային սպառազինումները: Այժմ տե-
ղում կանգնած մնալ— նշանակում է հետ
մնալ, իսկ մենք պետք է վոչ թե հետ մը-
նանք, այլ ընդհակառակը, անցնենք կա-
պիտալիստական յերկրներից:

Ամեն տարվա իր տոնը— Ավիացիայի օ-
րը, օգոստոսի 18-ը— խորհրդային ժողո-
վուրդն անց է կացնում վոչ միայն վորպես
ստալինյան ավիացիայի, նրա հիանալի հաղ-
թանակների բերկրալի, հանդիսավոր ստու-

դատեմ, այլև վորպես նրա հետագա աճման և դալիք հաղթանակների համար պայքարելու իր պատրաստակամության ցուցադրման որ։

„ԹՌՉՈՂ ԴԱԳԱՂՆԵՐԻՑ" ԴԵՊԻ ՈԴԱՅԻՆ ՀԶՈՐ ԵՍԿԱԴՐԻԼԻԱՆԵՐԸ

Վո՞ր խորհրդային քաղաքացին է, վոր հպարտության, ուրախության, հիացմունքի զգացմունք չի ապրում, տեսնելով յերկնակամարի վրա սահուն ընթացքով ճախրող խորհրդային ինքնաթիռները, լսելով նրանց մոտորների համաչափ հնդյունը։ Նայելով մեր ոդային հզոր եսկադրիլիաներին, մենք պարծենում ենք այն բանով, վոր այդ ամենը ստեղծված է մեր ձեռքերով, մեր գործարաններում, խորհրդային նյութերից։

Ցարիզմի տարիներին ավիացիան չեր կարող զարգանալ։ Նա վո՛չ ճանաչվում եր պետության կողմից, վոչ էլ նյութական աջակցություն եր ստանում։

Ռուսական ժողովուրդն իր միջից առաջ քաշեց մի շարք աչքի ընկնող կոնստրուկ-

տորներ, գյուտարարներ, գիտնականներ և ոդաչուներ։ Նրանց թվումն եյին՝ հանճարեղ գիտնական «ռուսական ավիացիայի հայր» Ն. Յե. Ժուկովսկին, դիրիժաբլաշինարարության թեորիայի բնագավառի մեծ գյուտարար Կ. Ե. Ցիոլկովսկին, քաջարի ոդաչու-եքսպերիմենտատոր, առաջին «մեռյալ օղակի» հեղինակ Պ. Ն. Նեստերովը։ Բայց ոդաչուները, գիտնականները և գյուտարարները ստիպված եյին աշխատել քաղաքական կատաղի ռեակցիայի, խավարամոլության, չինովնիկների և կալվածատիրական-բուրժուական շրջանների բթամըտության ու անտարբերության պայմաններում։

Հայտնի սև հարյուրյակային, IV պետական դումայի դեպուտատ, կալվածատեր Մարկովը դումայի ամբիոնից հայտարարեց, թե «նախքան մարդկանց թռչելու թույլ տալը, հարկավոր է վոստիկանությանը սովորեցնել թռչելու նրանց հետեվից»։

Ձեռներեց գործարարները թռիչքներն ոգտագործում եյին վորպես յեկամտաբեր տեսարան։ Նրանք ոդաչուներից պահանջում եյին, վոր նրանք իրենց դյուրաբեկ, անա-

մուր ինքնաթիռների վրա ցուցադրական թռիչքներ կատարեցին ամեն տեսակի յեղանակում և «հարգելի հասարակության» զվարճացնեցին ամենավտանգավոր տրյուկներով:

Ցարական Ռուսաստանի կառավարիչները չեյին մտահոգված ավիացիայի համար արդյունաբերական բազա ստեղծելու խնդրով: Ռուսական ավիացիան մնում եր վորպես գերազանցապես գիտնականների, առանձին արդյունաբերողների և սպորտսմենների մասնավոր նախաձեռնության առարկա:

Խորհրդային իշխանությունը ցարիզմից ժառանգություն ստացավ լոկ մի քանի հարյուր ոտարերկրյա և ռուսական խարխուլ, հնացած ինքնաթիռներ, վորոնք կոչվեցին «թռչող դագաղներ»: Այդ «դագաղների» վրա խորհրդային օդաչուները քաղաքացիական պատերազմի տարիներին կատարեցին իրենց առասպելական սխրագործությունները:

Հոկտեմբերյան Սոցիալիստական Մեծ Հեղափոխությունը ավիացիան ճանաչեց իբրև պետական գործ: Ավելի քան յերկու տասնամյակ առաջ Լենինը գնահատեց ավիացիայի ամբողջ նշանակությունը և նա-

խատեսեց նրա զարգացման հետագա ետապներն ու ինքնաթիռների կիրառման ձևերը:

Լենինի հանճարեղ զինակից և նրա գործի շարունակող մեծ Ստալինը միշտել բացառիկ ուշադրություն ե նվիրել և շարունակում ե նվիրել ավիացիայի զարգացմանն ու ամրապնդմանը:

Խորհրդային կառավարությունն ու բոլշևիկների կուսակցությունն ուշադրություն դարձրին ավիացիայի վրա դեռևս այն ժամանակ, յերբ նա փաստորեն գոյություն ուներ սաղմնային դրության մեջ: Պրոլետարական պետությունը մարդիկ և միջոցներ գտավ ավիացիոն ձեռնարկությունների, գիտական հիմնարկների և ավիացիոն շկոլաների համար: Իհարկե, այստեղ ևս գործը չմնաց առանց ջախջախված դասակարգերի և կուսակցության շարքերում նրանց ունեցած լրտեսների հականերգործման:

Կուսակցությունը վճռական հակահարված տվեց ոպորտունիստներին, վորոնք հայտարարում եյին, թե ավիացիոն գործարաններն ավելորդ պերճանք են և «Խորհրդային համապետությունը չպետք ե ունենա ոծանե-

լիքի և պոմպի ֆաբրիկայի նման ձեռնարկություններ»*):

Մեր ավիացիոն արդյունաբերությունը մեկ անգամից չէր, վոր կանգնեց սեփական վոտքերի վրա: Մի քանի տարի հարկ յեղավ ոգտվել իմպորտային ինքնաթիռներից և մոտորներից: Ոտարերկրյա կախումից մեզ ազատեց առաջին հնգամյակը, վորի ընթացքում գլուխ բերվեց վոչ միայն ինքնաթիռների և մոտորների արտադրությունը, այլև կազմակերպվեցին կից արտադրություններ:

Ընկեր Ստալինի հետևյալ նշանավոր խոսքերի մեջ— «Մենք չունեյինք ավիացիոն արդյունաբերություն: Այժմ ունենք»— արտահայտված է առաջին հնգամյակի խոշորագույն հաղթանակներից մեկը:

1928-ից մինչև 1932 թվականն ընկնող ժամանակամիջոցում ինքնաթիռների թիվն ավելացավ 291,2%-ով և ավիամոտորների թիվը՝ 613,2%-ով: Յերկրորդ հնգամյակի տարիներում ավիացիոն արդյունաբերության արտադրանքի ծավալն ավելացավ

*) «Историк-марксист», № 1, 1939 թ. էջ 68:

հինգ և կես անգամ: Ավիացիոն արդյունաբերության զարգացումը ստալինյան յերրորդ հնգամյակի տարիներին ե՛լ ավե՛լի չեշտակի դարձավ:

Ավիացիայի բնագավառում ԽՍՀՄ-ի մեծագույն հաղթանակն է հանդիսանում գիտա-հետազոտական հզոր ինստիտուտների ստեղծումը, վորոնք առաջ են շարժում խորհրդային առաջավոր ավիացիոն գիտությունը: Վիթխարի գիտական աշխատանք են տանում Կենտրոնական այերոհիդրոդինամիկական ինստիտուտը (ՑԱԳԻ), ավիամոտորաշինարարության Կենտրոնական ինստիտուտը (ՑԻԱՄ) և շատ ուրիշ ինստիտուտներ ու լաբորատորիաներ:

Մեր կոնստրուկտորների մեջ շատ կան իրենց գործի մեծատաղանդ վարպետներ, վորոնք ստեղծել են նոր ինքնաթիռների և մոտորների տասնյակ տիպեր: Խորհրդային պանծալի չքանչանակիր կոնստրուկտորներ՝ ընկ. ընկ. Ա. Ա. Արխանգելսկին, Ս. Վ. Իլյուշինը, Ն. Ն. Պոլիկարպովը, Պ. Ո. Սուխոյը, Ա. Ս. Յակովլեվը և ուրիշներ մեր ավիացիային տվել են բազմազան կոնստրուկցիաների հիանալի ինքնաթիռներ— զանազան տեսակի ռազմական ինքնաթիռ-

ներ, մարդատար մեքենաներ, փոստային լիմուզիններ և այլն։

Մոտորն ինքնաթիռի սիրտն է։ Առաջ մեզանում չկային սեփական կոնստրուկցիայի ավիոմոտորներ։ Այժմ մենք ունենք օրիգինալ կոնստրուկցիայի սեփական ավիոմոտորների մի քանի տիպեր և գլուխ ենք բերել նրանց մասսայական արտադրության գործը։

Խորհրդային ավիացիայի վորակական հաջողությունները հնարավորություն տվին ընկ. Վորոշիլովին կուսակցության 18-րդ համագումարում հայտարարելու այն մասին, վոր «...այժմ հաճախ ենք մեր ռազմական ոդանավակայաններում հանդիպում վոչ միայն կործանիչի, այլև ռմբակոծիչի՝ այնպիսի արագության, վորը մեծապես գերազանցում է մեկ ժամում 500 կիլոմետրը, իսկ թռիչքային բարձրությունը՝ 14—15 հազար մետր»։ Այժմ, մեկ և կես տարի անց, մեր ինքնաթիռները թռչում են ե՛լ ավելի բարձր և ե՛լ ավելի արագ։

Լենին-Ստալինի կուսակցության ղեկավարությամբ, վորը կենսագործել է լենինյան իդեան մեկ յերկրում սոցիալիզմ կա-

ռուցելու հնարավորության մասին, մենք մեր հայրենիքը դարձրել ենք ավիացիոն մեծ տերություն։

ԽՍՀՄ-Ի ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ՀԱՋՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

1941 թվի հունվարի 18-ին կլրանա 20 տարին այն որից, յերբ Վ. Ի. Լենինի ստորագրությամբ հրատարակվեց Ժողկոմխորհի դեկրետը ոդային տեղափոխությունների մասին։ Սկսելով իր աշխատանքը համարյա դատարկ տեղում, մեր Քաղաքացիական ոդանավատորմը ներկայումս ունի ամբողջ յերկիրը ծածկող ոդային կանոնավոր գծերի լայն ցանց։ Ոդային գծերի յերկարությամբ ԽՍՀՄ-ն առաջին տեղն է գրավում աշխարհում։

Քաղաքացիական ավիացիայի աճման տեմպերով Խորհրդային Միությունը գերազանցում է Ամերիկային մոտավորապես յերկու և կես անգամ։ Բեռնատար և փոստային փոխադրումների ծավալով խորհրդային ավիացիան հասել է աշխարհի բոլոր յերկրներին, իսկ մարդատար փոխադրումների

ծավալով անցել է Եվրոպայի բոլոր յերկրներից և հետ է մնում միայն ԱՄՆ-ից: Յերրորդ հնգամյակի վերջում ինքնաթիռները տարեկան փոխադրելու յեն 450 հազար մարդ, իսկ 10—15 տարուց՝ ավելի քան 1 միլիոն մարդ:

Մեր մարդատար ինքնաթիռներն ունեն մեծ արագություն և հարմարություններ: Փոստատար ինքնաթիռները թռչում են գիշեր-ցերեկ, տարվա ամեն յեղանակին: Մեզանում շատ կան մեծ բեռնատարողության ինքնաթիռներ: Նրանք լայնորեն կիրառվում են բեռների փոխադրման համար:

Նշանակալի յե ավիացիայի դերը գյուղատնտեսության մեջ: Ավիացիայի ոգնությամբ պայքար է մղվում մորեխի և դաշտերի այլ վնասատուների դեմ: 1940 թվին հատուկ կիրառման ավիացիայի ստորաբաժանումները պահակային թռիչքներ են կատարում 90 միլիոն հեկտար անտառային տարածության վրա, վորով զգալիորեն նպաստում են անտառները հրդեհներից պահպանելու գործին:

Խորհրդային ավիացիան մեծ դեր է խաղում նաև ժողովրդական առողջապահու-

թյան գործում: Ինքնաթիռը դարձել է բժիշկների տեղափոխության միջոց, շտապ բուժ-ոգնություն ցույց տալու նպատակով: Ինքնաթիռները կիրառվում են նաև մալարիայի դեմ մղվող պայքարում. ինքնաթիռները քիմիական հատուկ պրեպարատներով փոշոտում են ճահճուտ այն ռայոնները, վորոնք գետնի յերեսից անմատչելի յեն:

Խորհրդային ավիացիան հատուկ դեր է խաղում Հյուսիսում: Հեռավոր թռիչքները բևեռային պայմաններում, Մոսկվա—ԱՄՆ անօրինակ թռիչքները, Ո. Յու. Շմիդտի էքսպեդիցիայի թռիչքը դեպի Հյուսիսային բևեռ և վերադարձը— այս բոլորը մատչելի դարձան մեր ոդաչուների համար, մեր ինքնաթիռների միջոցով:

Յերրորդ հնգամյակում առաջադրված խնդիրը, այն է՝ Հյուսիսային ծովային ճանապարհը դարձնել նորմալ գործող մագիստրալ, մոբիլիզացիայի յե յենթարկել բևեռային ոդաչուներին ծովային նավատորմի քարավաններին ոդային հետախուզությամբ հանրակողմանի կերպով սպասարկելու ուղղությամբ: Սավառնորդների դիտողությունները թույլ են տալիս դատելու

սառույցների շարժման (դրեյֆի), ջրային բաց տարածությունների չափերի, սառցեզրի սահմանների մասին: Բևեռային ոդաչուները սառցային հետախուզություններ են կատարում ամբողջ տարվա ընթացքում, սիստեմատիկ կերպով սպասարկելով յեղանակի պրոգնոզներ կազմելով զբաղված, գիտական հիմնարկներին:

Սառուցյալ օվկիանոսի ափերին կառուցված են բազմաթիվ գեղեցիկ այերոհիդրոպորտեր, ոդանավակայաններ և ռադիոփարոսներ: Այս ամենը հնարավորություն ե տալիս բևեռային ոդաչուներին աշխատանք կատարել ամբողջ. տարվա ընթացքում:

Ավիացիան հսկայական նշանակություն ունի Ծայրագույն Հյուսիսի ժողովուրդների կուլտուրայի և բարեկեցության բարձրացման համար մղվող պայքարում: Ցարական Ռուսաստանում հյուսիսաբնակ ժողովուրդների մահացումը աղետալի չափեր եր ընդունել: Այդ ժողովուրդները ներկայումս ել մահանում են և՛ Ալյասկայում, և՛ Արկտիկայի կանադա-

կան սեկտորում: Արկտիկայի խորհրդային սեկտորում միայն դադարել ե բնակչության մահացումը հիվանդություններից և նյութական զրկանքներից: Հեռավոր Հյուսիսի կոլխոզային բնակավայրերում սկսվել ե արմատական բնակչության բազմացումը: Ինքնաթիռների օգնությամբ տարվա ամեն յեղանակին կարելի յե նետել մթերքներ, հագուստեղեն, դեղորայք, հակաընդախտային միջոցներ և այլն: Խորհրդային ավիացիայի շնորհիվ Հյուսիսում սկսել են զարգանալ արվեստն ու առևտուրը:

Անսահման են ԽՍՀՄ-ի ժողովրդական տնտեսության մեջ, խորհրդային գիտության և կուլտուրայի զարգացման գործում ավիացիան օգտագործելու հեռանկարները: Սակայն այնքան ժամանակ, քանի դեռ մենք գտնվում ենք կապիտալիստական շրջապատման մեջ, գլխավոր դերը խաղում ե ռազմական ավիացիան: Քաղաքացիական ոդանավատորմը և բևեռային ավիացիան, կատարելով իրենց հիմնական խնդիրը, միաժամանակ հանդիսանում են մեր ռազմա-ոդային ուժերի ռեզերվը:

ՌԱԶՄԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՆ ԽՍՀՄ-ի ՍԱՀՄԱՆՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ԴԻՐՔԵՐՈՒՄ

Խորհրդային Միությունն ունի Ռազմա-Օդային հզոր նավատորմ: Մեզանում կան ահեղ ռմբակոծիչներ, չանթասլաց կործանիչներ, շեշտակի գրոհողներ: Մեզանում կան զինվորական օդաչուների հիանալի կադրեր:

Խորհրդային օդաչուների բարոյական բարձր հատկությունները առաջնակարգ ռազմական տեխնիկայի հետ միասին սոցիալիզմի յերկրի ռազմական ավիացիան դարձնում են անպարտելի: Դա ակնառու կերպով ցույց տրվեց դեռևս 1938 *թվի ամռանը Խասան լճի մոտ և* 1939 *թվին Խալխին-Գոլ գետի վրա մղված մարտերում, ուր կարմիր ավիացիան, գործելով հետևակի, հրետանու և տանկերի հետ միասին, աջակցեց թշնամու արագ ջախջախմանը:*

Խորհրդային ավիացիայի անպարտելի ուժին և մեր օդաչուների անզուգական հերոսությանը ամբողջ աշխարհը մեկ անգամ ևս համոզվեց սպիտակ ֆինների դեմ մեր

մղած այն մարտերի օրերին, վորոնք ավարտվեցին մեր լիակատար հաղթանակով: Ֆինլանդիայի բնական դաժան պայմաններում, բքի և սառնամանիքի մեջ, Կարմիր Բանակի և Ռազմա-Ծովային Նավատորմի ավիացիան հերոսաբար ջախջախեց թշնամուն: Ավելի քան 350 *սպիտակ ֆիննական ինքնաթիռներ ցած գցվեցին մեր օդաչուների կողմից:*

1939 *թվի դեկտեմբերին ֆիննական ավիացիան, անգլո-ֆրանսիական օդաչուներով ուժեղացված, փորձեց դիմադրություն ցույց տալ խորհրդային կործանիչներին: Բայց մեր օդաչուները մի շարք ջախջախիչ հարվածներով սպիտակ ֆիններին համոզեցին այն բանում, վոր անհուսալի յեն նրանց փորձերը: Դրանից հետո սպիտակ ֆիննական ինքնաթիռները սկսեցին թռչել վախենալով: Թշնամու ավիացիայի դեմ ուղղված ամբողջ պայքարը խորհրդային օդաչուները փոխադրեցին հակառակորդի թիկունքը: Մեր օդաչուների վարպետությունը, յերկաթյա կամքը, սոցիալիստական հայրենիքին տված յերդմանը հավատարիմ լինելը հաղթահարեցին բոլոր խոչընդոտները: Չնայելով վտանգին, մեր օ-*

դաչուները միշտ գտնվում եյին հակառա-կորդի օդանավակայանների գոտում: Նրանք ռմբակոծում եյին օդանավակայան-ները և ոչնչացնում եյին սպիտակ ֆիննա-կան ինքնաթիռները: Մեր կործանիչները, տիրապետելով օդում, հեշտացնում եյին այդ տեսակի ավիացիայի աշխատանքը: Նրանք ապահով վիճակի մեջ եյին դնում մեր ցամաքային զորքերին օդից, իսկ Լենինգրադն պաշտպանում եյին հակառակորդի անգամ յեզակի ինքնաթիռների յերևալու վտանգից:

Խորհրդային օդային հետախույզները Ֆինլանդիայում յերևան հանեցին վայրեջ-քային հրապարակների լայն ցանց: Չնայած խնամքոտ քողարկմանը, հակառակորդին չհաջողվեց մեր օդային հետախուզությունից թաքցնել իր ամրություններն ու փակոցնե-րը (այդ թվում նաև ականային): Հազա-րավոր աերոֆոտոնկարահանումներ կա-տարեց խորհրդային ավիացիան, ուղղելու համար քարտեզներն այն գոտիներում, ուր նշվում եյին հարվածները: Ինքնաթիռները կանոնավոր կերպով հետևում եյին սպի-տակ ֆինների հիդրոտեխնիկական կառու-

ցումներին, վորոնք ստեղծված եյին տվյալ տեղանքը ջրով վողողելու նպատակով:

Անձնուրացաբար եր աշխատում խորհըր-դային բանակային ավիացիան: Նա կատա-րում եր սովորաբար օրական 2—3 թռիչք, կատարելով իր հիմնական խնդիրը, այն ե՝ գտնելով հակառակորդի թիկունքային օ-բեկտները (մարտկոցները, ռեզերվները), վորոնք գետնի յերեսից անտեսանելի եյին, և ռադիոյի կամ ֆոտոնկարահանումների միջոցով օգնելով հրետանուն, շոշափելու այդ օբյեկտները և կրակ ուղղելու նրանց վրա: Ամրացված գծերը ճեղքելիս ինք-նաթիռները հաճախ ուղեկցում եյին գրոհող հետևակին:

Մեր ավիացիայի՝ սպիտակ ֆինների հա-մար ամենից ավելի վտանգավոր գործունե-ությունն եր հանդիսանում «Մաններհայմի գծի» ճեղքման ռայոնը շտապող պահեստի զորքերի ցրումը, կասեցումը և հետ պա-հումը: Վճռական մարտերի ժամանակա-շրջանում խորհրդային ռմբակոծիչները և կործանիչները ջոկատ-ջոկատի, իննյակ-ինն-յակի հետևից— կուռ շարքերով, ինչպես Կարմիր Հրապարակի օդային շքահանդե-սում— թռչում եյին թշնամու թիկունքը

նրա ռեզերվներն ու պարենավորման սիստեմը ջախջախելու համար: Թռչելով օրական 3—4 անգամ, նրանք տոննաներով պայթուցիկ նյութեր էին նետում հակառակորդի ռազմական օբյեկտների վրա: Հակառակորդի զորքերի և տրանսպորտի գիշերային տեղաշարժերը դրված էին գրոհող ավիացիայի հարվածների տակ:

Կուսակցությունը, կառավարությունը, ամբողջ խորհրդային ժողովուրդը բարձր գնահատեցին ստալինյան բազեների հերոսությունն ու անձնուրացությունը: Սպիտակ ֆինների դեմ մղված մարտերում ցուցաբերած խիզախության, քաջության և արիության համար հարյուրավոր օդաչուներ պարգևատրվեցին շքանշաններով և մեդալներով: Նոր պանծալի անուններով լրացվեց Խորհրդային Միության Հերոսների պլեադան:

Մեր ռազմական ավիացիան աճում և ամրանում է վողջ Բանվորա-Գյուղացիական Կարմիր Բանակի և Ռազմա-Ծովային Նավատորմի հետ միասին:

Ռազմա-Ոդային Նավատորմի հրամանատարների մեջ կան ավիացիայի 14 գեներալ-լեյտենանտ և 114 գեներալ-մայոր:

Ինչպես ամբողջ Կարմիր Բանակի, այնպես էլ Ռազմա-Ոդային Նավատորմի բարձրագույն հրամանատարական կազմին գեներալի կոչումներ հատկացնելը վոչ միայն վստահության և հարգանքի մի ակտ է, այլև վկայություն այն մեծ, պատասխանատու պարտականությունների, վոր դրվում են խորհրդային ամեն աստիճանի գեներալների և հրամանատարների վրա: Այդ նրանց պարտավորեցնում է է՛լ ավելի լավ, է՛լ ավելի խորապես ուսումնասիրել ռազմական գիտությունն իր ամբողջ բազմազանությամբ և մշտական զարգացմամբ, է՛լ ավելի հաջողությամբ առաջ շարժել ռազմական թեորիան:

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԿԱԴՐԵՐԸ

Խորհրդային ավիացիայի ուժն ու հզորությունը նախ և առաջ նրա մարդկանց մեջ է— խիզախ, անվեհեր օդաչուների, քաջարի շտուրմանների, տաղանդավոր կոնստրուկտորների արտադրական անձնուրաց աշխատողների մեջ: Խորհրդային ավիացիայի ուժն ու հզորությունը նրա կադրերի կրակոտ հայրենասիրության մեջ

է, ժողովրդի նկատմամբ նրանց նվիրվածության մեջ, նրանց պատրաստակամության մեջ՝ ամեն տեսակ զոհաբերություններ կատարելու հանուն հայրենիքի բարիքի և կոմունիզմի հաղթանակի:

Ստալինյան ավիացիան ընթացավ այն ճանապարհով, վորը ցույց ավեց նրա հանճարեղ ստեղծողը, խորհրդային ոդաչուներին խնդիր առաջադրելով՝ թռչել բոլորից բարձր, բոլորից հեռու և բոլորից արագ: Մեծ և հուզիչ է ստալինյան հոգատարությունը ոդաչուների նկատմամբ: Մեծ և հուզիչ է ոդաչուների սերը դեպի ընկեր Ստալինը: Ստալինի անունով կատարեցին մեր ոդաչուներն իրենց հիանալի թռիչքները, այդ անունն է վողեշնչել և վողեշնչում նրանց թշնամու դեմ մղվող հերոսական դուեմարտերում:

Մեր մեծ հայրենիքի թռիչքային կադրը քանիցս ապացուցել է ամբողջ աշխարհին, թե ինչի՛ յեն ընդունակ ստալինյան եպոխայի մարդիկ: Թե ի՛նչպես պետք է աշխատել և պայքարել սեփական հայրենիքի և վողջ աշխատավոր մարդկության յերջանկության համար, այդ բանի անմոռանալի որինակներ ցույց ավին խորհրդային ա-

վիացիայի լավագույն ներկայացուցիչները— մեր ժամանակի մեծ ոդաչու պայծառահիշատակ Վալերի Չկալովը, Խորհրդային Միության Հերոսներ՝ Գրոմովը, Բայդուկովը, Բելյակովը, Յումաշեվը. Խորհրդային Միության վաղամեռիկ հերոսներ Անատոլի Սերովը և Պոլինա Ոսիպենկոն, Խորհրդային Միության Հերոսներ՝ Դենիսովը, Կրավչենկոն, Լակեյեվը, Յերեմենկոն, Շեվցովը և հարյուրավոր այլ ոդաչուներ, շտուրմաններ, ոդային հրաձիգներ, ռադիստներ, ինժեներներ, տեխնիկներ:

Մեր յերկրի յերիտասարդությունը բարձր պատիվ է համարում ստալինյան ավիացիայում աշխատելը: Սոցիալիստական հայրենիքի յերիտասարդ պատրիոտի համար չկա ավելի ցանկալի մի պրոֆեսիա, քան ոդաչույի պրոֆեսիան:

Ոդային սպորտը մնում է և մնալու յե մեր յերիտասարդության ամենահետաքրքրքիր, ամենասիրելի զբաղմունքը: ԽՍՀՄ-ում կան ավելի քան 3 հազար պլաներային խմբակներ և ակումբներ: 1940 թվին Տուլայում պլաներիստների համամիութենական XV հավաքում ներկայացված եյին այերո-

ակումբների, պլաներային ակումբների և կամավոր սպորտ ընկերությունների 30 թիմեր: Թռչող մոդելների գծով համաշխարհային 15 ռեկորդ պատկանում է խորհրդային պիոներներին և դպրոցականներին:

Մենք մեծ հաջողությունների յենք հասել պարաշյուտիզմի կազմակերպման գործում: Ընդամենը 10 տարի գոյություն ունի սպորտի այս հիանալի տեսակը, այնինչ պարաշյուտիզմի գծով մենք առաջին տեղն ենք գրավել աշխարհում: ԽՍՀՄ-ն հանդիսանում է պարաշյուտային և վայրէջքային դեսանտների լայն օգտագործման պիոները: Օդային խոշոր դեսանտներ մենք կիրառել ենք դեռևս 1935 թվին Կարմիր Բանակի մանևրների ժամանակ: Այդ բանը տեսան օտարերկրյա բանակների պատվիրակությունները: Պարաշյուտային դեսանտների կարևոր նշանակությունը ժամանակակից պատերազմում ամբողջապես հաստատվում է յերկրորդ իմպերիալիստական պատերազմի պրակտիկայով: Մեր պարաշյուտիստների կադրերն ամենից ավելի բազմամարդ կլինեն, վորովհետև մեր յերիտասարդության վիթխարի մասսաները, պատրաստվելով պաշտպանելու հայրենիքը, ուսումնա-

սիրում են պարաշյուտիզմն ու թռիչքային գործն առանց արտադրությունից կտրվելու:

Ավիացիայի և յերկրի հակաօդային ու հակաքիմիական պաշտպանության համար անսպառ ռեզերվներ է պատրաստում իր շարքերում Պաշը-Ավիաքիմը:

Իր մասսայականությամբ և ժողովրդականությամբ մեր ավիացիան իրեն հավասարը չունի ամբողջ աշխարհում: Մեր յերկիրն ամեն մի մոմենտում կարող է խորհրդային հզոր ավիացիային տալ բավարար քանակությամբ օդաչուական կադրեր, վորոնք անձնուրացաբար նվիրված են իրենց սոցիալիստական հայրենիքին, Լենինի-Ստալինի կուսակցությանը:

ՍՏԵՂԾԵՆՔ ՍՏԱԼԻՆՅԱՆ ԹՌՉՈՒՆՆԵՐԻ ՀԶՈՐ ՅԵՐԱՄՆԵՐ

Հենվելով իր պաշտպանական և տնտեսական կարողության վրա, Խորհրդային Միությունը հաստատապես վարում է խաղաղության քաղաքականություն: Առանց վոչ մի կաթիլ արյուն թափելու, Խորհրդային

Միությունը ռումինական բուրժուազիայի գերությունից ազատագրեց Բեսարաբիայի աշխատավոր ժողովրդին, որը բռնի կերպով խլվել էր մեր երկրից 1918 թվին, և խորհուրդների կարմիր դրոշակը բարձրացրեց Բեսարաբիայի ու Հյուսիսային Բուկովինայի վրա։

Սոցիալիստական աշխատանքը, այն դոհաբերությունները ու ջանքերը, որ դրել է խորհրդային ժողովուրդը հայրենիքի պաշտպանության գործում, տալիս են իրենց արդյունքները։

Կուսակցության և խորհրդային կառավարության իմաստուն քաղաքականության շնորհիվ, մեր ջանքերի և համառ աշխատանքի շնորհիվ, մենք վայելում ենք խաղաղության բարիքները, առանց ճաշակելու իմպերիալիստական պատերազմի սարսափները, պատերազմ, որի մեջ քաշված են կապիտալիստական երկրների ժողովուրդները։

Ստեղծված միջազգային իրադրությունը, որը հղի յէ ամեն տեսակի անակնկալներով, պահանջում է մեզանից է՛լ ավելի մեծ աշխատանքային լարվածություն։ Եթե մեր

վզին պատերազմ փաթաթեն, մենք պետք է այն դիմավորենք ռեզերվների լիակատար սպառազինությամբ, ռեզերվներ, վորոնք զգալիորեն գերազանցեն այն ամենն, ինչ ունենալու յե հակառակորդը։ Ավելի՛ շատ թնդանոթներ, տանկեր, ինքնաթիռներ, մոտորներ— այդ նշանակում է ավելի քիչ մարդկային զոհեր գալիք պատերազմում, այդ նշանակում է պատերազմից դուրս գալ վոչ իբրև հաղթված, այլ իբրև հաղթող։

«Մեր խնդիրն է,— ասված է պրոֆմիությունների բոլոր անդամներին ՀԱՄԿԽ-ի ուղղած դիմումի մեջ,— է՛լ ավելի ամրապնդել յերկրի պաշտպանությունը, ամրապնդել Կարմիր Բանակը, Ռազմա-Ծովային և Օդային Նավատորմը, կատարելագործել և ավելացնել նրանց սպառազինումը, ամրապնդել սոցիալիստական արդյունաբերությունը, վորը Կարմիր Բանակին մատակարարում է անհրաժեշտ ամեն բան»։

«Ավիաքիմ» գործարանի բանվորներն ի պատասխան ՀԱՄԿԽ-ի դիմումի հայտարարեցին.

«Ավիաքիմցիները կաշխատեն այսուհետև վոչ թե 7, այլ 8 ժամ, վորի շնորհիվ մենք

յերկրին կտանք ավելի շատ ինքնաթիռներ... Մենք հավատացնում ենք կուսակցությանը, խորհրդային կառավարությանը և մեր սիրելի առաջնորդ ընկեր Ստալինին, որ պատրաստ ենք առանց ձեռքներս ծալելու աշխատել ի բարօրություն սոցիալիզմի յերկրի, որ վճռել ենք ստեղծել ստալինյան թռչունների հզոր յերամներ, որոնց վրա մեր ողաչու բազեները ցած կգլցեն ամեն տեսակի գիշակեր թռչուններին, վորոնք կհամարձակվեն վոտնձգություն կատարել մեր սրբազան հողի հանդեպ, մեր յերեխաների յերջանիկ մանկության հանդեպ, մեր բերկրալի կյանքի հանդեպ»:

Վոչ միայն ավիացիոն գործարաններում և գիտական ինստիտուտներում, վոչ միայն այնտեղ, ուր սարքավորումներ են պատրաստում ինքնաթիռների համար, այլև այնտեղ, ուր ձուլում են ինքնաթիռների և նրանց մոտորների արտադրության համար անհրաժեշտ մետաղը, ուր գործվածքներ են արտադրում պարաշյուտների համար և կոմբինեզոններ են կարում ոդաչուների համար,— ամենուրեք, վորտեղ էլ աշխատելիս լինենք, հիշե՛նք, վոր մեր աշխատանքի

յուրաքանչյուր ժամը, նրա յուրաքանչյուր հաջողությունը բազմապատկում են խորհրդային ինքնաթիռների թիվը, ավելացնում են մեր սոցիալիստական մեծ հայրենիքի պաշտպանական կարողությունը:

ՌԱԶՄԱ-ՈԴԱՅԻՆ ՈՒԺԵՐԸ

Ռազմա–ոդային ուժերը բաղկացած են մասերից և միավորումներից, վորոնց սպառազինման համար կան ոդից ծանր և ոդից թեթև ապարատներ: Առաջիններին թվին են պատկանում ինքնաթիռները, յերկրորդները ներկայացված են այերոստատներով: Այերոստատները լինում են կցովի (դիտողության, արգելափակման համար) և կառավարվող (դիրիժաբլներ):

Ժամանակակից պատերազմում իր քանակով և դերով առաջնակարգ նշանակություն ունի այն ավիացիան, վորը զինված է ոդից ծանր ապարատներով՝ ինքնաթիռներով: Ավիացիան լինում է ցամաքային և ծովային (հիդրոավիացիա):

1914—1918 թ. թ. համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմի սկզբին ավիացիայի նշանակությունը ռազմական գործում շատ փոքր եր: Գերմանիան ուներ

232 ինքնաթիռ, Անգլիան՝ 30, Ֆրանսիան՝ 156 (և 400 հատ էլ պահեստի), Ռուսաստանը՝ 263:

Պատերազմի առաջին ամիսներին ինքնաթիռները կիրառվում եյին հետախուզության համար: Ինքնաթիռի սպառազինությունը կազմում եր լոկ եկիպաժի անհատական զենքը: Ինքնաթիռի արագությունը 1914 թվին մոտ 80 կիլոմետր եր մեկ ժամում, առաստաղը (վերելքի ծայրագույն բարձրությունը)՝ մոտ 2500 մետր, թռիչքի հեռավորությունը՝ մոտ 200 կիլոմետր: Սակայն այս շատ համեստ տվյալներն անգամ ինքնաթիռին թույլ եյին տալիս արագորեն թափանցել հակառակորդի թիկունքը: Ինքնաթիռը լայնորեն սկսեց կիրառվել հետախուզության մեջ: Հարկավոր է ասել, վոր դեռևս այն ժամանակ Ռուսաստանում կառուցված եր չորս մոտորանի մի մեծ ինքնաթիռ «Իլյա Մուրոմեց», վորի նպատակը ռմբակոծումն եր: 1914 թվի վերջում ինքնաթիռները բոլոր բանակներում ստանում են գնդացրային սպառազինություն և արկային բեռնավորում:

Հետախուզիչ ինքնաթիռից հետո առաջին հերթին յերևան է գալիս կործանիչը՝ ավիացիայի դեմ պայքարելու համար: 1915

թվի կործանիչի տվյալները հետևյալներն էին—արագությունը՝ ժամում մոտ 130 կիլոմետր, առաստաղը՝ մինչև 4 հազար մետր: Նույն տարում յերևան է գալիս հատուկ տիպի ռմբակոծիչ ինքնաթիռ, ժամում մոտ 130 կիլոմետր արագությամբ (վորպեսզի հնարավորություն ունենար խուսափել կործանիչից): Նրա առաստաղը հասնում է 2 հազար մետրի, իսկ արկային բեռնավորումը կազմում է 70 կիլոգրամ:

Դեպքերի ընթացքը ֆրոնտում պատերազմող պետություններին հանգել տվեց պոզիցիոն պատերազմի: Բոլոր բանակները ըսկսեցին փնտրել հարձակողական նոր հզոր զենք, և ավիացիան անմիջապես առաջին տեղը գրավեց պայքարի հարձակողական նոր միջոցների մեջ:

1914—1918 թվականների պատերազմը հանգեց ավիացիայի չտեսնված առաջադիմությանը: Բոլոր պետություններում ստեղծվում է հատուկ ավիաարդյունաբերություն: Ավիացիայի պահանջն այնպիսի արագությամբ էր աճում, վոր ինքնաթիռներն ու մոտորներն սկսեցին արդեն հազարներով հաշվվել: Ավիացիան աճելով դարձավ զորքի մի ինքնուրույն

հարձակողական բնույթ ունեցող տեսակը: Պայքար սկսեց մղվել արդեն վոչ միայն կռվի դաշտում, այլև պատերազմող յերկրների թիկունքներում: Ամբողջ հասակով բարձրացավ օդում տիրապետության համար պայքարելու հարցը:

Առաջին համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմի փորձը ցույց տվեց զորքի այդ տեսակի ստեղծման և կազմակերպման ամբողջ բարդությունը: Յերբ սկսվեց պատերազմը, բոլոր պատերազմող բանակների շարքում կար մոտ հազար ինքնաթիռ: Պատերազմի ընթացքում կառուցվեց (Անգլիայում, Ֆրանսիայում, Իտալիայում, ԱՄՆ—ում, Գերմանիայում) 180·800 ինքնաթիռ և 240·400 մոտոր:

Ավիացիայի բուռն աճումը և նրա վիթխարի ազդեցությունը պատերազմի ընթացքի վրա՝ կյանքի կոչեցին հակաօդային պաշտպանությունը: Առավելապես տարածում ունեցավ զենիթային հրետանին: Գերմանական բանակում ավիացիայի դեմ մղվող պայքարում զբաղված էր 2576 հրանոթ, վորոնք պատերազմի ամբողջ ընթացքում ցած գցեցին դաշնակիցների 1588 ինքնաթիռ և 2 դիրիժաբլ: Միաժամանակ գերմանական բանակն այդ նույն նպատակի

համար օգտագործում էր 718 լուսարձակ։ Լուսարձակը, ճառագայթն ուղղելով ինքնաթիռի վրա, հեշտացնում էր զենիթային հրետանու հրաձգությունը։ Դրա հետ մեկտեղ շատ հաճախ միտեղանի ինքնաթիռները կործանվում էին, որովհետև ճառագայթի ներգործությունից օդաչուները կուրանում էին և չէին կարողանում կառավարել մեքենան։

Հետպատերազմյան ամբողջ ժամանակաշրջանը բնութագրվում է ավիացիայի հետագա աճումով։ Պայքարը արագության, առաստաղի և թռիչքի հեռավորության համար տարվում է անդուլ լարվածությամբ և բոլոր յերկրներում։ Բոլոր յերկրներում ավիացիոն արդյունաբերությունը պատրաստվում է այն բանին, որ հարկ յեղած մոմենտում բաց թողնի հարկ յեղած քանակությամբ և ամենավերջին կոնստրուկցիայի ինքնաթիռներ։

Ներկայումս տեղի ունեցող պատերազմը շատ համոզիչ կերպով հաստատում է այն բոլոր բացառիկ հատկությունները, որ ունի ժամանակակից ավիացիան։

Նորը ավիացիայի ներկայիս կիրառման մեջ մասսայականությունն է։ Արևմուտքում կատարած իր հարձակման ընթացքում

գերմանական բանակը կիրառում էր միաժամանակ 4 հազար ինքնաթիռ։

Վիթխարի ճակատամարտերը, որ մղում են ժամանակակից բանակները, անխուսափելիորեն իրենց հետ բերում են թե՛ մարդկանց և թե՛ ավիացիայի նյութական մասի մեծ կորուստներ։ Այժմ Ամերիկայում արդեն իսկ պատրաստվում են ամենակարճ ժամանակամիջոցում կառուցել 50 հազար ինքնաթիռ և պատրաստել 100 հազար օդաչու։

Հետաքրքիր է, թե ինչպես են տարբերկրացի մասնագետները պահանջվող ինքնաթիռների հաշվարկում կատարում։ Յեթե ընդունենք, որ պատերազմի ընթացքում ժամանակի յուրաքանչյուր միավորման մեջ պետք է շարքում ունենալ, ասենք, 100 գործող ինքնաթիռ («առաջին գիծը»), ապա ինքնաթիռների ընդհանուր պահանջը, բանից պարզվում է, պետք է լինի հետևյալը․

Ինքնաթիռներ շարքում («առաջին գիծ»)	100
Հաստիքային ռեզերվը . . .	30

Մոբիլիզացիոն պաշարը . . .	40—50
Ռեզերվները վնասի տեղը բռնելու համար	100
Դպրոցներում, վերանորոգման մեջ և այլն	20—30
Ընդամենը	290—310

Այլ կերպ ասած, յուրաքանչյուր 100 գործող ինքնաթիռի դիմաց պետք է ունենալ 190—210 հավելյալ մեքենա։

Չնայած ավիացիոն կուլտուրայի առաջադիմությանը և ավիացիայի կիրառման մասսայականությանը, ինքնաթիռի արժեքն առաջվա պես դեռ շատ բարձր է։ Ժամանակակից մարտի բարդությունը պահանջում է ավելի ու ավելի կատարելագործված ինքնաթիռներ։ Այն նյութերը, վորոնցից նրանք պատրաստվում են, իրենց հատկություններով պետք է ավելի ու ավելի բարձր լինեն։ Ավիացիայի պահանջը ժամանակակից մասշտաբով կարող է ծածկվել միայն այնպիսի յերկրում, վորն ունի բարձր զարգացման հասած արդյունաբերություն և բավարար քանակությամբ բարձր վորակավորման տեր թռիչքային կադրեր։

ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ՄԱՐՏԱԿԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

Ինքնուրույն օպերացիաներից բացի, ավիացիոն միավորումները գործում են համազինվորական միավորումների հետ օպերատիվ-տակտիկական սերտ կապ պահպանելով։ Զորասյուները, տրանսպորտը, հակառակորդի զորքերի և մարտական միջոցների կուտակումները հարվածվում են գրոհող ինքնաթիռների և թեթև ռմբակոծիչների կողմից։ Ռմբակոծիչները հարվածում են նաև կամուրջները։ Հակառակորդի ավիացիայի դեմ նրա իսկ օդանավակայաններում պայքար են մղում կործանիչները, գրոհողները և թեթև ռմբակոծիչները։ Իրենց զորքերն ու իրենց դիրքերը թշնամու ավիացիայի գործողություններից պաշտպանելու համար կիրառվում են կործանիչները։

Հետախուզական ավիացիան հրամանատարության հիմնական միջոցներից մեկն է օպերատիվ և տակտիկական հետախուզության համար։

Բանակային ավիացիան կատարում է հետախուզություն և դիտողություն, հրետանու կրակի ճշտում և ապահովում է կապը շտաբների միջև։ Նա կարող է նաև

ժամանակից դարձել մարտական խնդիրների լուծմանը:

Այն բոլոր նպատակակետերը, որոնք չեն կարող հարվածվել հետևակի, հրետանու և տանկերի կողմից, հարվածվում են ավիացիայի միջոցով: Ավիացիան, ինչպես արդեն ասացինք, կիրառվում է մեծ մասսաներով: Նա վճռում է զանազան խնդիրներ մարտի դաշտում: Այդպիսին է ավիացիայի տակտիկական կիրառումը:

Ժամանակակից ավիացիայի գործողությունների շառավիղը (մինչև 2½ հազար կիլոմետր), արկային մեծ բեռնավորումը, որը հասնում է մի քանի տոննայի, վիթխարի արագությունը, որը շատ ինքնաթիռների վրա արդեն անցնում է ժամում 500 կիլոմետրից, վերջապես, կատարելագործված ռադիոկայանների առկայությունը ինքնաթիռների վրա՝ ավիացիային հնարավորություն են տալիս զանազան խնդիրներ վճռելու հակառակորդի թիկունքում: Հակառակորդի խոր թիկունքը հեշտությամբ մատչելի յե դարձվում ժամանակակից ավիացիայի համար: Այդպիսին է ավիացիայի օպերատիվ կիրառումը:

Ավիացիան հատուկ սարքերի շնորհիվ

կարող է գործել գիշեր և ցերեկ, ամեն մի յեղանակի պայմաններում:

Ավիացիայի որոշ մարտական գործունեությունը պետք է ընթանա ցամաքային զորքերի հետ խիստ փոխ-գործողությամբ: Այդ փոխգործողության էությունը կայանում է այն բանում, որ օբյեկտների (նպատակակետերի կամ նպատակակետերի ռայոնի) խիստ բաժանում պետք է կատարվի ավիացիայի, հրետանու և տանկերի միջև: Այդ բաժանումը պետք է ճշգրիտ լինի ոչ միայն ըստ տարածության (ըստ տեղանքի), այլև ըստ ժամանակի: Փոխ-համաձայնեցումն անհրաժեշտ է ինչպես մարտը (օպերացիան) նախապատրաստելիս, այնպես եվ զորքերի մարտական գործողությունների ամբողջ ընթացքում:

Ցամաքային զորքերը պետք է շատ լավ գիտենան իրենց ավիացիայի թռիչքի տեղն ու ժամանակը: Ցամաքային զորքերը կարող են ինքնաթիռների հետ կապ պահպանել ռադիոյի միջոցով, գետնի յերեսին քաթաններով պայմանական նշաններ դնելով, լապտերներով, ծխով և ինքնաթիռից լավ յերևացող այլ միջոցներով: Ինքնաթիռը ցամաքային զորքերի հետ կապ է պահպանում ռադիոյով, հրափամփուշտներով, հա-

ձորդագրություններ (վիմալեղ) ցած նետելով և եվոլյուցիաներով (ինքնաթիռի զանազան շարժումներ, վորոնք ունեն վաղորոք պայմանավորված նշանակություն):

Ավիացիան բաժանվում է յերեք տեսակի՝ հետախուզական, մարտական և ոժանդակ:

Մարտական ավիացիան բաժանվում է նույնպես յերեքի՝ կործանիչ, ռմբակոծիչ և գրոհային:

ՀԵՏԱԽՈՒԶԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Հետախուզական ավիացիան որգանապես մտնում է բանակային միավորումների կազմի մեջ: Նա զինված է հետախուզիչ ինքնաթիռներով: Նրա խնդիրը հանդիսանում է հետախուզել հակառակորդին, գտնել նրան, հետևել, լուսանկարել, հսկել մարտի դաշտին, կապի սպասարկություն կատարել, ուղեկցել տանկերին և ուղղել հրետանային հրաձգությունը:

Օդային հետախուզությունը ցամաքային հետախուզության լրացուցիչ մասն է կազմում: Օդային հետախուզությունը կատարվում է հակառակորդի թիկունքում մինչև 100 կիլոմետր խորությամբ: Մեկ ինքնաթիռը կարող է կատարել 10×12 կիլոմետր

տարածությամբ կռվի դաշտի հետախուզություն. խորը հետախուզության դեպքում՝ 5—10 կիլոմետր յերկարությամբ և 100 կիլոմետր խորությամբ ճակատաշերտեր: Թռիչքի բարձրությունը կախված է իրադրությունից. ինչքան ակտիվ է հակառակորդի հակաօդային պաշտպանությունը, այնքան բարձր է թռչում հետախուզող ինքնաթիռը, ինչքան վատ է տեսանելիությունը՝ այնքան ցածր, բայց 1000 մետրից վոչ պակաս, իսկ թիկունքում հետախուզություն կատարելիս՝ 1500 մետրից վոչ պակաս: Հետախուզողն ունենում է հատուկ սարքավորումներ դիտողություն կատարելու համար—հեռադիտակ, օպտիկական խողովակներ: Նա ունի հատուկ զգայականությամբ ոժտված ֆոտոապարատներ տեղանքը մեծ բարձրությունից (5000—6000 մետր) լուսանկարելու համար: Այդ նկարահանումները խնամքով մշակման են յենթարկվում գետնի յերեսին և հնարավորություն են տալիս ճշտիվ վորոշել նկարահանված օբյեկտները:

Հետախուզողը զինված է գնդացիրներով, կարող է ունենալ նաև արկային բեռնավորում: Եկիպաժը սովորաբար բաղկացած է

յերկու հոգուց, բայց կան նաև բազմատեղ հետախուզական ինքնաթիռներ:

800 մետր բարձրությունից հակառակորդի հետախույզը լավ տեսնում է հրաձիգների խմբին. զորասյուները—վաշտից ըսկըսած և ավելի բարձր—նա տեսնում է 2000 մետր բարձրությունից: Քողարկումը հետախուզական ինքնաթիռների դեմ պայքարելու հիմնական միջոցն է: Անհրաժեշտ է կարողանալ արագորեն մասնահատվել, կարողանալ շատ լավ հարմարվել տեղանքին: Ամառ ժամանակ զորասյուները պետք է շարժվեն ճանապարհից դուրս գտնվող տեղերով, վորովհետև ճանապարհից բարձրացող փոշին շատ լավ յերևում է 3—5 հազար մետր բարձրությունից: Միշտ հարկավոր է ոգտագործել ստվերը, քանի վոր հետախույզ ոդաչույին ստվերը բծի նման է յերևում: Ձմեռ ժամանակ անհրաժեշտ է գնալ ճանապարհով, վորովհետև ճանապարհն ավելի մուգ է շրջապատի ֆոնից և ավելի լավ է քողարկում զորքին: Գիշեր ժամանակ անհրաժեշտ է խուսափել մեծ կուտակումներից, չի կարելի խարույկ վառել և այլն:

Կարելի յե նաև խաբել հետախույզին, որինակ, յերթի ընթացքում ինքնաթիռը յե-

րևվալիս փոխել շարժման ուղղությունը, ծուխ բաց թողնել և այլն: Վորտեղ ել գտնվելիս լինեն զորքերը և ինչ ել վոր անելիս լինեն ֆրոնտում, քողարկումը պարտադիր է:

ԿՈՐԾԱՆԻՉ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Կործանիչ ավիացիայի հիմնական նպատակն է կռվել հակառակորդի ավիացիայի դեմ: Ավիացիայի դեմ կռիվը տարվում է ոդում և ոդանավակայաններում, յերբ կործանիչները գրոհում են հակառակորդի ավիացիայի վրա, վորը դեռևս չի կարողացել ոդ բարձրանալ: Կործանիչներն ապահովում են իրենց ցամաքային զորքերին և իրենց ավիացիայի մարտական աշխատանքը ոդային հակառակորդի հարձակումից:

Այդպիսի խնդիրները պահանջում են ինքնաթիռի հատուկ կոնստրուկցիա: Նա պետք է ունենա շատ մեծ արագություն (մինչև 500 կիլոմետր), նա պետք է կարողանա արագորեն վերցնել 8—10 հազար մետր բարձրություն և լինի շատ մանեվրունակ, արագաշարժ, քանի վոր ոդային մարտերն այդ են պահանջում անողոքաբար:

Կործանիչները լինում են միատեղանի և

բազմատեղ: Նրանց սպառազինությունը կազմում են գնդացիրները և թնդանոթները: Սպառազինությունն այնպես է ամրացվում ինքնաթիռի վրա, որ օդաչուն, ինքնաթիռն ուղղելով դեպի նպատակակետը, դրանով իսկ միաժամանակ ուղղում է զենքը: Բազմատեղ կործանիչը պակաս արագաշարժ է, բայց վերելքային մեծ ուժի շնորհիվ վերցնում է 4—6 ժամվա վառելանյութի պաշար (միատեղանին՝ ընդամենը 2—3 ժամվա)։ Նրա եկիպաժը բաղկացած է մի քանի հոգուց։ Նա կարող է շուրջանակի կրակ բաց անել: Բազմատեղ կործանիչները գործողությունների մեծ շառավիղի շնորհիվ հաճախ կիրառվում են ռմբակործիչներին ուղեկցելու համար, երբ վերջիններս խորը թռիչքներ են կատարում դեպի հակառակորդի թիկունքը:

Կործանիչը կարող է կիրառվել որպես խոյընթաց ռմբակործիչ (տե՛ս ստորև):

ՌՄԲԱԿՈՐԾԻՉ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Ռմբակործության խնդիրներով ավիացիան կարող է բաժանվել երկուսի՝ հեռավոր և մոտավոր:

Հեռավոր ռմբակործության ավիացիայի հիմնական խնդիրն է՝ խանգարել հակառակորդի թիկունքի կենսագործունեությունը,

ավերել արդյունաբերական նշանակություն ունեցող նպատակակետերը (պաշտպանական բնույթի գործարանները), ծովային և ավիացիոն բազաները, դադարեցնել կամ խանգարել երկաթուղիների աշխատանքը, գետային նավագնացությունը, ավտոմոբիլային փոխադրումները: Մարտական ավիացիայի այս տեսակին կարելի յե հանձնարարել հակառակորդի ավիացիայի ոչընչացումը նրա իսկ օդանավակայաններում:

Մոտավոր ռմբակործության ավիացիայի հիմնական նպատակն է՝ օժանդակել ցամաքային զորքերին անմիջապես կռվի դաշտում, երթի ժամանակ, փոխադրումների ընթացքում և կենտրոնացման ռայոններում:

Ռմբակործիչ ավիացիան, որպես սպառազինություն ունենում է թեթև և ծանր ռմբակործիչներ: Սովորաբար դրանք բազմատեղ ինքնաթիռներ են մեծ առաստաղով (8—10 հազար մետր), արկային մեծ բեռնավորումով և գործողությունների մեծ շառավիղով, ունենալով ժամում մոտ 500 կիլոմետր միջին արագություն: Թեթև ռմբակործիչը բարձրացնում է միջին հաշվով մինչև 500 կիլոգրամ ռումբ, ծանրը՝ մի քանի տոննա:

Ռմբակոծիչ ինքնաթիռները ներկայումս օդային զենքի ամենից կարևոր և վճռական տեսակն են:

ԳՐՈՀԱՅԻՆ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Գրոհային ավիացիայի հիմնական նպատակն է՝ վոչնչացնել հակառակորդի կենդանի ուժը, ավիացիան և նյութական միջոցները կռվի դաշտում և թիկունքում:

Գրոհային ավիացիան սովորաբար գործում է միջակ ու փոքր բարձրությունների վրա և գետնամերձ թռիչքով (գետնի յերեսից մոտ 5—25 մետր բարձրությամբ):

Սովորաբար գրոհի նպատակների համար շատ յերկրներում կիրառվում են ինքնաթիռների բոլոր տեսակները՝ կործանիչից սկսած մինչև ռմբակոծիչը: Սակայն կան նաև հատուկ տիպի գրոհողներ: Դա գերազանցապես բազմատեղ ինքնաթիռ է (եկիպաժը՝ 2—3 հոգի), վորը զինված է գնդացիրներով, իսկ յերբեմն նաև մեկ կամ յերկու թնդանոթով և ունի արկային բեռնավորում (մանրաբեկոր ռումբեր): Նրա ամենից ավելի կենսունակ մասերը—մոտորային խումբը, Ֆյուզելաժի մասերը—ցածից զրահապատ են: Գրոհողն ունի մոտ

500 կիլոմետր արագություն, առաստաղը մոտ՝ 7—7,5 հազար մետր է, թռիչքի հեռավորությունը՝ 1200 կիլոմետր:

Գրոհողները սովորաբար անսպասելի գրոհ են գործում մի վորևե ծածկույթի (անտառային մասսիվների, բլրի) հետևից. յերբեմն գրոհողները մոտենում են արևի կողմից, վորպիսին նույնպես հուսալի կերպով քողարկում է նրանց:

Այդպիսիք են գրոհողների հիմնական տակտիկական պրիոմները, վոր նրանք կիրառում են ցամաքային զորքերի դեմ: Այդ պատճառով հակաօդային պաշտպանության խնդիրն է հանդիսանում մեծ ուշադրությամբ հետևել այդպիսի «քողարկումներին», վորոնց հետևում թաքնված գրոհողները կարող են անսպասելի կերպով հարձակվել: Գրոհողի դեմ պայքարելու հուսալի միջոց են հանդիսանում՝ զենիթային գնդացիրը, ձեռքի գնդացիրը, հրաձիգների լավ կազմակերպված կրակը (համազարկերով): Գրոհող ինքնաթիռի դեմ կրակ է բաց արվում զրահահար և այրող գնդակներով:

ԽՈՅԸՆԹԱՑ ՌՄԲԱԿՈԾՈՒՄ

Այսպես է կոչվում այն ինքնաթիռը, վոր ունի ռմբակոծիչ սպառազինություն և ուղղորեն խոյանում է դեպի ցած, դեպի նպատակակետը: Սովորաբար ավիացիան ռմբակոծությունը կատարում է նպատակակետի վրա հորիզոնական ուղղությամբ թռչելով: Այդ յեղանակը մեծ եֆեկտ չի տալիս յերկու պատճառով. յերբ ռմբակոծիչը վոչ մեծ բարձրության վրա գալիս է նպատակակետերի ռայոնը, ապա այդ միշտ կապված է լինում հակառակորդի զենիթային հրետանու կրակի տակ ընկնելու վտանգի հետ, իսկ մեծ բարձրության դեպքում ռումբերի ցրումը շատ լայն է լինում, ուստի և դիպուկությունը՝ պակաս: Իսկ յեթե հաշվի առնենք ժամանակակից ռմբակոծիչի արագությունը, ապա ե՛լ ավելի պարզ կլինի սովորական ռմբակոծության փոքր եֆեկտիվությունը: Խոյընթաց ռմբակոծիչը նպատակակետերի ռայոնն է դուրս գալիս մեծ բարձրության վրա (ժամանակակից ռմբակոծիչի առաստաղը հասնում է 9—10 հազար մետրի), իսկ հետո ցած է խոյանում նպատակակետի վրա: Այսպիսով,

ամբողջ ինքնաթիռը սլանում է դեպի նպատակակետը, ուղղորեն մոտենալով նրան: Այդպիսով նա ռումբը մոտեցնում է նպատակակետին: Ինքնաթիռը ռումբը նետում է կամ միջակ բարձրությունից—մոտ 1000 մետրից—կամ էլ փոքր բարձրությունից—400—600 մետրից: Այս դեպքում դիպուկությունը զգալիորեն ավելանում է: Խոյընթաց ռմբակոծությունը թույլ է տալիս ինքնաթիռը համեմատել հրանոթի հետ: Միայն տվյալ դեպքում թե՛ «հրանոթը» և թե՛ «արկը» դեպի նպատակակետն են շարժվում միաժամանակ:

Ռմբակոծիչ սպառազինություն (նշանոցներ և ռմբակալներ) ունեցող գրոհային ու կործանիչ ինքնաթիռները նույնպես կարող են խոյընթաց ռմբակոծություն կատարել:

Խոյընթաց ռմբակոծությունը հնարավորություն է տալիս խփել մանր նպատակակետերին, կրակային կետերին, հրետանային մարտկոցներին, յերկաթուղային կամուրջներին, ռադիոկայաններին, ելեկտրոկայաններին և այլն: Այս յեղանակը հեշտացնում է ավիացիայի փոխգործողությունը ցամաքային զորքերի հետ և թույլ է տալիս խփել նպատակակետերին անմիջապես մարտի դաշտում:

Նպատակակետի վրա ներգործել հնարավոր ե վոչ միայն ռմբակոծությամբ, այլև գնդացրային ու հրետանային կրակով: Սովորաբար խոյընթաց ռմբակոծիչներն այդպես ել անում են,—նախ գնդացրային կրակ են բաց անում, իսկ հետո նետում են ռումբերը:

Մեծ բարձրության վրա նպատակակետի ռայոնը գալը և նրա խոյընթաց ռմբակոծությունը խիստ ավելացնում են վոչ միայն ռմբակոծության դիպուկությունը, այլև ինքնաթիռի անվտանգությունը, քանի վոր արագորեն իջնող ինքնաթիռների վրա զենիթային հրետանու կրակը պակաս եֆեկտավոր ե լինում: Ռումբերը նետելուց կամ կրակը դադարեցնելուց հետո խոյընթաց ռմբակոծիչն ուժգին թափով բարձրանում ե: Այսպիսով, նա նպատակակետի վրա յե լինում տառացիորեն մի քանի վայրկյան, վորի ընթացքում հակառակորդը չի կարողանում գործի դնել հակաոդային պաշտպանության միջոցները:

Խոյընթաց ռմբակոծիչները, վորպես կանոն, կիրառվում են ստորաբաժանումներով և ամբողջ մասերով: Խոյընթաց ինքնաթիռները պետք ե ունենան շատ բարձր վորակ, ամրության մեծ պաշար, վորը սովորական

բեռնավորմանը գերազանցի 4—6 անգամ:

Արագ և ճիշտ նշանառության համար ինքնաթիռին հարկավոր են լավ սարքավորումներ: Կարիք չկա ասել, վոր ոդաչուական կազմը պետք ե լինի շատ լավ պատրաստված և ֆիզիկապես շատ դիմացկուն:

ՈԺԱՆԴԱԿ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Ոժանդակ ավիացիան բաղկացած ե կապի և տրանսպորտի ինքնաթիռներից: Վերջիններս կիրառվում են նաև վորպես սանիտարական (հատուկ սարքավորումով): Դրանից բացի, ոժանդակ ավիացիայի շարքը պետք ե դասել զանազան պլաներները, վորոնք կարող են ծառայել փոխադրական նպատակներով (կցվելով ինքնաթիռին) և անձնակազմը թռիչքային արվեստին վարժեցնելու համար:

ԴԻՐԻԺԱԲԼՆԵՐԸ

Դիրիժաբլները—կառավարվող այերոստատները—կիրառվում են հակառակորդի թիկունքում խորը հետախուզություն կատարելու համար: Նրանք բարձրանում են մի քանի տասնյակ տոննա բեռ և կարող են

Նպատակակետի վրա ներգործել հնարավոր է ոչ միայն ռմբակոծությամբ, այլև գնդացրային ու հրետանային կրակով: Սովորաբար խոյընթաց ռմբակոծիչներն այդպես էլ անում են,—նախ գնդացրային կրակ են բաց անում, իսկ հետո նետում են ռումբերը:

Մեծ բարձրության վրա նպատակակետի ռայոնը գալը և նրա խոյընթաց ռմբակոծությունը խիստ ավելացնում են ոչ միայն ռմբակոծության դիպուկությունը, այլև ինքնաթիռի անխոցելիությունը, քանի որ արագորեն իջնող ինքնաթիռների վրա զենիթային հրետանու կրակը պակաս էֆեկտավոր է լինում: Ռումբերը նետելուց կամ կրակը դադարեցնելուց հետո խոյընթաց ռմբակոծիչն ուժգին թափով բարձրանում է: Այսպիսով, նա նպատակակետի վրա յե լինում տառացիորեն մի քանի վայրկյան, որի ընթացքում հակառակորդը չի կարողանում գործի դնել հակաօդային պաշտպանության մյուս միջոցները:

Խոյընթաց ռմբակոծիչները, որպես կանոն, կիրառվում են ստորաբաժանումներով և ամբողջ մասերով: Խոյընթաց ինքնաթիռները պետք է ունենան շատ բարձր որակ, ամրության մեծ պաշար, որը սովորական

բեռնավորմանը գերազանցի 4—6 անգամ:

Արագ և ճիշտ նշանառության համար ինքնաթիռին հարկավոր են լավ սարքավորումներ: Կարիք չկա ասել, որ օդաչուական կազմը պետք է լինի շատ լավ պատրաստված և ֆիզիկապես շատ դիմացկուն:

ՕԺԱՆԴԱԿ ԱՎԻԱՑԻԱՆ

Օժանդակ ավիացիան բաղկացած է կապի և տրանսպորտի ինքնաթիռներից: Վերջիններս կիրառվում են նաև որպես սանիտարական (հատուկ սարքավորումով): Դրանից բացի, օժանդակ ավիացիայի շարքը պետք է դասել զանազան պլաներները, որոնք կարող են ծառայել փոխադրական նպատակներով (կցվելով ինքնաթիռին) և անձնակազմը թռիչքային արվեստին վարժեցնելու համար:

ԴԻՐԻԺԱԲԼՆԵՐԸ

Դիրիժաբլները—կառավարվող աէրոստատները—կիրառվում են հակառակորդի թիկունքում խորը հետախուզություն կատարելու համար: Նրանք բարձրացնում են մի քանի տասնյակ տոննա բեռ և կարող են

օգտագործվել զանազան բեռներ և զորք փոխադրելու համար: Նրանք կարող են իրենց վրա կրել ինքնաթիռներ սեփական պաշտպանության և հետախուզության համար: Դիրիժաբլի արագությունը մեծ չէ— ժամում մոտ 150 կիլոմետր: Դիրիժաբլը հագեցված է կապի զանազան միջոցներով մինչև իսկ հզոր ռադիոկայաններով: Դիրիժաբլն ունի ռմբակոծիչ սպառազինություն, մինչև տասը գնդացիր և մի քանի հրանոթ: Իրենց կոնստրուկցիայով դիրիժաբլները բաժանվում են երեք տեսակի՝ փափուկ, կիսակոշտ և կոշտ:

Այս կոնստրուկցիաների հիմնական տարբերությունը նրանումն է կայանում, որ փափուկ դիրիժաբլների կորպուսը պատրաստվում է գործվածքից: Գազով լցված այդ գործվածքը դիրիժաբլի թաղանթ է հանդիսանում: Կոշտ դիրիժաբլների համար իբրև կորպուս է ծառայում փայտից կամ ավելի հաճախ թեթև մետաղից (դյուրալյումինից) շինված կարկաս: Կոշտ դիրիժաբլների վրա գազով լցված են լինում հատուկ բալոններ, որոնք տեղավորված են կարկասի ներսում:

Կիսակոշտ սիստեմի դիրիժաբլի ամբողջ

կորպուսի երկայնքով անցնում է պողպատյա մի ֆերմա: Նա դիրիժաբլին տալիս է դիմացկունություն, օգտագործվում է բեռների մի մասը տեղավորելու համար և հանդիսանում է մի «միջանցք», որով կարելի յե անցնել ամբողջ դիրիժաբլի երկայնքով: Դիրիժաբլներն ունենում են տարբեր ծավալ—6 հազար խորանարդ մետրից մինչև 100 հազար խորանարդ մետր և ավելի:

Սպառազինությունը և էկիպաժը տեղավորվում են գոնդոլում:

ԿԱՊՎԱԾ ԱԵՐՈՍՏԱՏՆԵՐԸ

Կցովի այերոստատները կիրառվում են գլխավորապես դիտողության համար: Մթնոլորտային բարենպաստ պայմաններում այերոստատը բարձրանում է մինչև 1200 մետր և հնարավորություն է տալիս դիտողություններ կատարել 12—15 կիլոմետր շառավիղով:

Այերոստատներն իրենց ծավալով լինում են 960 խորանարդ մետրից մինչև 1400 խորանարդ մետր: Հատուկ մի տրոս այերոստատը միացնում է կարապիկի հետ (ավտոմեքենայի վրա կամ գետնի յերեսին): Այերոստատը դիտողության լավ միջոց է:

Սեփական ավիացիայի տիրապետության դեպքում նա կարող է կիրառվել ժամանակակից մարտում:

ԱՐԳԵԼԱՓԱԿՄԱՆ ԱՅԵՐՈՍՏԱՏՆԵՐԸ

Հակառակորդի ավիացիայի ճանապարհը փակելու համար կիրառվում են արգելափակման այերոստատները: 1914—1918 թ. թ. պատերազմում անգլիացիներն արգելափակման այերոստատները կիրառում էին Լոնդոնի պաշտպանության համար:

Արգելափակման էությունը նրանումն է կայանում, վոր մի քանի փոքրիկ այերոստատներ (150—200 խորանարդ մետր ծավալով) իրար են միացվում տրոսներով, կազմելով մի տեսակ ցանց: Այդ ամբողջ սիստեմն ամրացվում է գետնի յերեսին գտնվող արգելայուններին (ստացիոնար դիրք): Այերոստատների այդ սերիան բարձրանում է տարբեր բարձրության վրա, մինչև 5000 մետր և ավելի: Ինքնաթիռի բախումը այերոստատի կամ տրոսի հետ ավարիա յե առաջացնում: Այդպիսի արգելափակումները օդաչուներին ստիպում են առանձնապես ուշադիր լինել: Շահավետ է արգելափակման այերոստատները կիրառել

վատ յեղանակում, քամու, մառախուղի դեպքում և գիշերները:

Արգելափակման այերոստատները կարող են կարապիկի միջոցով ամրացվել ավտոմոբիլի վրա: Դա հնարավորություն կտա արգելափակման սիստեմը շարժական դարձնել: Այդ յեղանակն առավել օգտավետ է, քանի վոր ստացիոնար դիրքը, հակառակորդին հայտնի դառնալով, նրա ավիացիային հնարավորություն կտա շրջանցել արգելափակումը:

ՈՒՂՂՈՒՄ

«Աշխատասերի բլոկնոտ»-ի № 14-ի 30-րդ էջում, գրականության ցուցակի առաջին կետի 3-րդ տողը կարդալ այսպես. «Քաղհրատ, 1939 թ.»։ Թույլ տրված կոպիտ սխալի համար աշխատանքից հանված է սրբագրիչ Հ. Փարիկյանը։

Պատ. խմբագիր՝ Գ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ
Պատ. ճարտուղար՝ Գ. ԱՍՏՎԱԾԱՏՐՅԱՆ

Սրբագրիչ՝ Հ. ՋՐԱՂԱՑՊԱՆՅԱՆ

Գլավլիտի լիազոր՝ Մ—346
Պատվեր № 667, տիրաժ 7345
Հանձնված է արտադրության 1/VIII 1940 թ.
Ստորագրված է տպագրության 10/VIII 1940 թ.

Հայկական ԽՍՀ ԺԿԽ-ին կից թերթերի և ամսագրերի տպարան, Երևան.

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ